

LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER-PERPIGNAN

BILAN DE LA CONCERTATION

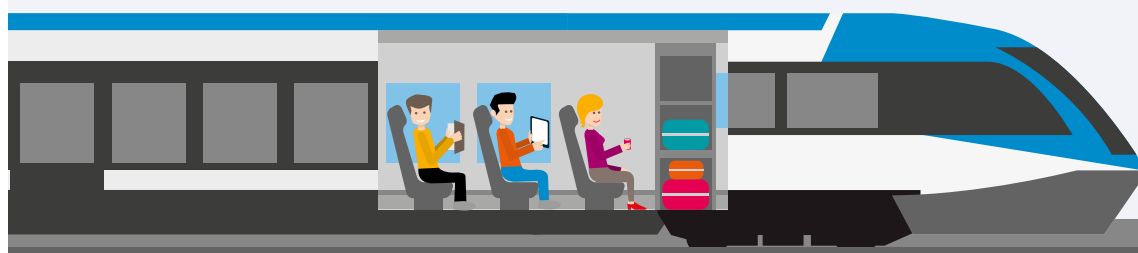
SECONDE PARTIE DE L'ÉTAPE 2 DES ÉTUDES PRÉALABLES
À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Novembre 2012 - Juin 2015

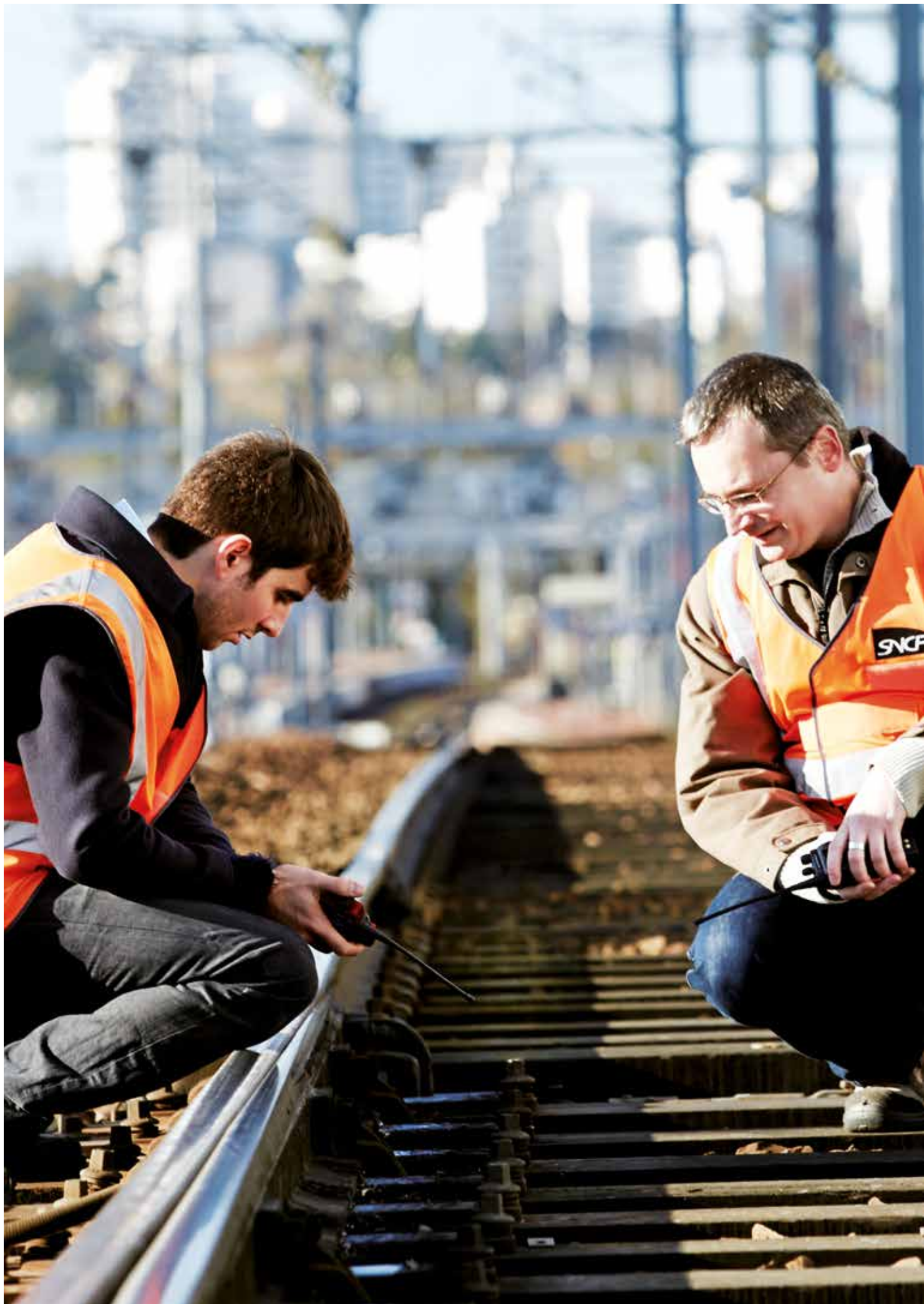


SOMMAIRE

L'ESSENTIEL DE LA CONCERTATION	9
1. LE CONTEXTE ET L'HISTORIQUE DU PROJET	11
1.1 LNMP, DE QUOI PARLE-T-ON ?	12
1.2 UN PROJET QUI SE PRÉCISE À CHAQUE ÉTAPE GRÂCE À UNE CONCERTATION CONTINUE	14
1.2.1 Un projet initié dès 1990	14
1.2.2 Le débat public en 2009	14
1.2.3 Les études préalables à l'enquête publique 2010-2015	15
> ÉTAPE 1 (2010-2011) :	16
Définir une zone de passage de 1000 m de large	
> ÉTAPE 2 (première partie) 2012-2013 :	18
Décider du nombre de gares nouvelles à créer et des sections de lignes mixtes à construire	
> ÉTAPE 2 (deuxième partie) 2014-2015 :	20
Définir précisément le tracé et l'implantation des gares nouvelles dans la perspective de l'enquête publique	
1.3 LA GOUVERNANCE	21
1.3.1 Le Cotech : l'instance de suivi des études	21
1.3.2 Le Copil : l'instance décisionnaire	22
2. L'ORGANISATION DE LA PRÉSENTE CONCERTATION	25
2.1 LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION	26
2.1.1 Choisir le tracé de 100 m de large	27
> Intégrer la ligne dans un environnement très riche	27
> Des variantes comparées pour aboutir au tracé	27
2.1.2 Préciser l'implantation des gares nouvelles	28
> Le projet de gare nouvelle du Biterrois	29
> Le projet de gare nouvelle du Narbonnais	30
> La desserte des Pyrénées-Orientales et de Perpignan	31
2.1.3 Préparer les modalités de financement et de réalisation du projet	31
dans la perspective de l'enquête publique	



2.2 LA CHARTE DE LA CONCERTATION LNMP ET SON GARANT	32
2.2.1 La charte LNMP pour conduire la concertation	32
2.2.2 Le garant pour veiller au bon déroulement de la concertation	33
2.3 LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION	34
2.3.1 Le dialogue avec les acteurs du territoire	34
> Les commissions consultatives	34
> Les ateliers thématiques : environnement, phasage et agriculture	34
> Les groupes de travail « Gare nouvelle et projet de territoire » à Narbonne et à Béziers	35
> La visite du chantier du Contournement de Nîmes et Montpellier (CNM) : un dispositif innovant pour informer et rassurer les élus	36
> L’Observatoire de la saturation	37
> Les rencontres bilatérales	37
2.3.2 L’information et la consultation du grand public	38
> Le dispositif d’information	38
> Le dispositif de participation et d’expression	41
3. SYNTHÈSE DE LA CONCERTATION AVEC LES ACTEURS DU TERRITOIRE	47
3.1 AUX COMMISSIONS CONSULTATIVES	48
3.2 AUX ATELIERS THÉMATIQUES ENVIRONNEMENT, PHASAGE ET AGRICULTURE	49
3.3 AUX GROUPES DE TRAVAIL « GARE NOUVELLE ET PROJET DE TERRITOIRE »	51
3.4 AUX RENCONTRES BILATÉRALES	51
4. SYNTHÈSE DE LA CONCERTATION AVEC LE PUBLIC	53
4.1 ANALYSE QUANTITATIVE DES EXPRESSIONS	54
4.1.1 En réunion publique	54
4.1.2 Par le biais des registres	56
4.1.3 Par le biais des questionnaires	57
4.1.4 Par le biais du site internet	59
4.2 SYNTHÈSE GÉOGRAPHIQUE DES EXPRESSIONS	59
4.2.1 Secteur « Gardiole, Mosson et Bassin de Thau »	59
4.2.2 Secteur « Vallée de l’Orb et de l’Hérault »	60
4.2.3 Secteur « Basse plaine de l’Aude »	60
4.2.4 Secteur « Corbières littorales »	61
4.2.5 Secteur « Plaine du Roussillon »	61
4.3 SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES EXPRESSIONS	62
4.4 ANALYSE DES RETOMBÉES MÉDIA	65
5. LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS ET LES SUITES À DONNER	67
6. ANNEXES	71



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE DEVIENT SNCF RÉSEAU

Au sein du groupe SNCF, l'un des premiers groupes mondiaux de mobilité et de logistique, SNCF Réseau développe, modernise et commercialise l'accès au réseau ferré dans une logique de solidarité du territoire. SNCF Réseau est le garant de la sécurité et de la performance de 30 000 km de lignes, dont 2000 de LGV avec 800 km supplémentaires en 2017.

Créé le 1er janvier 2015, suite à la réforme ferroviaire, et organisé autour de 4 métiers (accès réseau, circulation, maintenances et travaux, ingénierie et projets), SNCF Réseau réunit SNCF Infra, DCF et RFF au sein du groupe SNCF. Ce rapprochement stratégique vise à améliorer la qualité de service vis-à-vis de ses clients, parvenir à l'équilibre financier de ses activités d'ici 2020 et renforcer la qualité des déplacements de 5 millions de voyageurs et 25 000 tonnes de marchandises par jour.

Deuxième investisseur public français, comptant 52 000 collaborateurs pour un chiffre d'affaires prévisionnel 2015 de 6.4 milliards d'euros, SNCF Réseau fait de la maintenance et de la modernisation de l'infrastructure existante sa priorité stratégique. SNCF Réseau pilote à cet effet un grand plan de modernisation (+ de 2,5 milliards et 1500 chantiers / an) avec une priorité donnée aux trains du quotidien roulant sur le réseau classique.





Réunion publique le 15 avril 2015 à Caves

PRÉAMBULE

Ce document établit **le bilan de la concertation** menée par SNCF Réseau pour le projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) durant **la seconde moitié de l'étape 2 des études préalables à l'enquête d'utilité publique**, couvrant la période de novembre 2012 à juin 2015.

Il fait suite au bilan intermédiaire d'étape 2 mené sur la période de concertation de juillet 2011 à novembre 2012 et à la décision ministérielle n°2 du 15 décembre 2013 qui a ouvert la voie vers une nouvelle phase d'étude et de concertation :

- > **définir précisément le tracé de 100 m de large,**
- > **choisir l'implantation précise des gares nouvelles dans le Biterrois, le Narbonnais et la desserte des Pyrénées-Orientales,**
- > **préparer le projet à présenter à l'enquête publique.**

L'historique du projet LNMP, qui a connu plusieurs étapes majeures, est synthétisé en introduction de ce document. Le cœur du bilan, quant à lui, s'attache à faire ressortir :

- > **les enjeux du projet,**
- > **le cadre de la concertation,**
- > **le dispositif de consultation mis en place auprès des acteurs du territoire,**
- > **le dispositif de concertation mis en place auprès du grand public,**
- > **une analyse de tous les avis recueillis,**
- > **les enseignements et conclusions à retenir pour faire avancer le projet.**

Le présent bilan est rendu public et est disponible sur le site internet du projet : **www.lalignenouvelle.com**. Il sera intégré au dossier d'enquête publique, accompagné du bilan de concertation d'étape 1, du bilan intermédiaire d'étape 2 ainsi que des 3 comptes-rendus rédigés par le garant de la concertation.



Réunion publique le 13 avril 2015 à Montpellier

L'ESSENTIEL DE LA CONCERTATION

Conformément à la demande du Ministre du 16 juin 2014, le tracé et les sites de gare nouvelle de la Ligne Nouvelle entre Montpellier et Perpignan (LNMP) ont été présentés par SNCF Réseau aux partenaires cofinanceurs. Dans la continuité du travail partenarial engagé depuis le débat public du printemps 2009, une nouvelle étape de concertation a permis de recueillir les avis et remarques du grand public et des acteurs du projet sur le tracé de 100m de large, l'implantation des gares nouvelles dans le biterrois et le narbonnais et la définition du projet dans la perspective de l'enquête publique. Elle s'est appuyée sur un dispositif d'information et de dialogue aussi complet que possible, répondant aux demandes des élus et aux souhaits émis par le Garant de la concertation avec l'objectif premier de donner la parole au plus grand nombre.

CINQ ENSEIGNEMENTS PRINCIPAUX RESSORTENT DE CETTE CONCERTATION.

1. Le fort soutien de l'ensemble des élus du territoire régional

La présence en tribune des élus cofinanceurs et soutenant le projet, les rencontres et échanges nombreux et constructifs avec les élus du territoire (commissions consultatives, rencontre bilatérales, ateliers « Gares nouvelles » et « Phasage »), ont montré **le fort soutien et la légitimité** dont dispose le projet LNMP auprès des élus du territoire régional, toutes sensibilités confondues.

2. Un public nombreux et attentif, un projet globalement attendu

Les dix réunions publiques d'avril 2015 ont réuni un public nombreux et attentif de près de **2000 personnes**. La durée de ces réunions - **4h** en moyenne - a permis de répondre de façon exhaustive et approfondie aux quelques **300 questions** et remarques exprimées. Les autres moyens de participation (cartes T, registres, site Internet...) ont complété les échanges avec **832 contributions** supplémentaires.

Ces questions et contributions portent sur les conditions de réalisation et d'insertion du projet, sans que son opportunité soit remise en cause. Beaucoup de demandes concernent l'accélération de son calendrier de réalisation, notamment pour libérer un foncier gelé depuis trop longtemps.

3. Des réponses argumentées sur le tracé et l'emplacement des gares nouvelles

Le choix du tracé et l'emplacement des gares nouvelles constituaient le cœur de la concertation. Les avis et remarques recueillis permettent une prise de décision argumentée :

- **Sur le tracé à retenir** : parmi les variantes de tracé étudiées et présentées lors des commissions consultatives, en réunion publique et dans les mairies concernées, celle proposée par SNCF Réseau a été acceptée dans son ensemble.
- **Sur l'emplacement des gares nouvelles** : la concertation a permis de définir les sites

préférentiels des futures gares : le site dit « A75 » pour le biterrois et le site « Pont des Charrettes » pour le narbonnais (cf. cartes).

- **Sur l'opportunité d'une halte au Nord des Pyrénées-Orientales** : aucun soutien ne s'est manifesté en faveur de cette option, les contributions reçues s'opposant même à sa réalisation privilégient la gare actuelle de Perpignan.

4. Trois territoires à enjeux forts et spécifiques

Au-delà des préoccupations communes à tous les territoires traversés (bruit, insertion paysagère, hydraulique, viticulture et foncier), 3 problématiques d'insertion ont émergé avec force.

- **Dans la Plaine du Roussillon**, la mixité de la ligne nouvelle est remise en cause par crainte des nuisances potentielles. Beaucoup d'acteurs souhaitent différer la jonction au tunnel franco-espagnol dans l'attente d'un trafic marchandises suffisant et s'opposent à tout contournement de la gare de Perpignan.
- **Dans les basses plaines de l'Aude**, un viaduc d'environ huit kilomètres est demandé par le territoire pour pallier tout risque d'inondation supplémentaire.
- **À l'Est de Béziers**, sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers, le projet touche un nombre élevé d'habitations, ce qui induit une problématique foncière et de relogement d'une ampleur particulière.

5. Une attente générale concernant le calendrier et le financement du projet

Public, élus et acteurs socio-économiques se retrouvent pour demander des **éclaircissements sur les modalités de réalisation effective du projet**, notamment en termes de financement, de phasage et de foncier. Un travail partenarial avec les collectivités est attendu dans le cadre de la mission financement.



01

LE CONTEXTE
ET L'HISTORIQUE
DU PROJET

1.1 LNMP, DE QUOI PARLE-T-ON ?

La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) prévoit la création de 150 km de ligne ferroviaire entre le Contournement de Nîmes et Montpellier (CNM), en cours de réalisation, et la section internationale Figueras-Perpignan et sa prolongation vers Barcelone. En partie mixte, elle pourra accueillir des trains de voyageurs et des trains de marchandises. En complément de la ligne actuelle modernisée, elle permettra de renforcer l'offre ferroviaire pour les voyageurs (plus de TGV® et de TER®) et les marchandises, créant ainsi les conditions d'un report modal plus important.

Soutenu par l'Europe, la France et la Région, le projet LNMP bénéficie de la mobilisation de la plupart des collectivités territoriales du Languedoc-Roussillon qui en font un levier majeur pour leur développement et leur attractivité. Ce grand projet ferroviaire prévoit notamment la création de deux gares nouvelles à l'Ouest

de Narbonne et à l'Est de Béziers, complémentaires des gares de centre ville, dévolues à la desserte régionale, qui seront elles aussi modernisées.

La création de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan répond donc à la fois à des enjeux de déplacements régionaux, nationaux et européens et vise à :

→ Faciliter les déplacements quotidiens grâce au train :

- avec des trains plus fréquents, plus fiables, plus rapides, pour les trajets quotidiens comme les voyages longues distances,
- avec des liaisons directes entre les agglomérations de la région et des temps de parcours réduits,
- avec un accès facilité à la grande vitesse.

→ Préserver l'environnement par le rail :

Plus de voyageurs et de marchandises sur les rails signifie moins de voitures et de camions sur les routes, donc moins d'émissions de CO2.

→ Développer la région par le rail.



La grande vitesse ferroviaire représente un véritable levier d'aménagement, de développement et d'attractivité pour le territoire.

Du Languedoc aux Pyrénées, à la confluence du réseau européen grande vitesse (lignes Est-Ouest de l'Espagne à l'Italie, Nord-Sud de Berlin à la Méditerranée), la ligne nouvelle est le dernier maillon attendu pour boucler la liaison France-Espagne. Aller plus vite plus loin, venir plus vite et de plus loin est, en définitive, un atout qui profite à toutes les dynamiques régionales (économie, tourisme, emploi, pôles universitaires, culture...), stimulées par des liaisons efficaces et compétitives avec d'autres régions, la France, l'international. Enfin, le renforcement du fret ferroviaire offrira une plus grande capacité et des flux logistiques fiabilisés sur longue distance à l'échelle européenne.



LNMP, C'EST...

→ 150 km de ligne nouvelle

→ 3 départements traversés :

Hérault, Aude, Pyrénées-Orientales

→ 55 communes concernées :

Bages, Baho, Baixas, Balaruc-le-Vieux, Bessan, Béziers, Bouzigues, Castelnaud-de-Guers, Caves, Cers, Coursan, Cuxac d'Aude, Espira-de-l'Agly, Fabrègues, Fitou, Florensac, Gigean, La Palme, Lattes, Le Soler, Lespignan, Loupian, Marcorynan, Mèze, Montagnac, Montblanc, Montpellier, Montredon-Corbières, Moussan, Narbonne, Nevian, Nissan-Lez-Ensérune, Opoul-Périllos, Perpignan, Peyrac-de-Mer, Peyrestortes, Pinet, Pomerols, Portel-des-Corbières, Portiragnes, Poussan, Rivesaltes, Roquefort-des-Corbières, Saint Thibéry, Saint-Estève, Saint-Jean-de-Vedas, Salses-le-Château, Sauvian, Sigean, Toulouges, Treilles, Vendres, Villeneuve-la-Rivière, Villeneuve-lès-Béziers, Villeneuve-les-Maguelone, Villeveyrac

→ Une ligne mixte* de Montpellier à Béziers,

→ Une ligne dédiée aux voyageurs à grande vitesse de Béziers à Rivesaltes

La création d'une ligne mixte de Rivesaltes à Toulouges devrait être confirmée.

* Sections de ligne aptes à accueillir à la fois les trains de voyageurs et les trains de marchandises

1.2 UN PROJET QUI SE PRÉCISE À CHAQUE ÉTAPE GRÂCE À UNE CONCERTATION CONTINUE

1.2.1 UN PROJET INITIÉ DÈS 1990

À la fin des années 1980, de nombreux projets de lignes à grande vitesse sont mis à l'étude par la SNCF, parmi lesquels celui du « TGV Languedoc-Roussillon ». Cette ligne, prolongation naturelle du projet du « TGV Méditerranée » (devant relier Valence à Marseille et Montpellier) visait à transporter des voyageurs à grande vitesse entre Montpellier et la frontière espagnole. Après son inscription au schéma national des lignes ferroviaires à grande vitesse de 1992, document de planification territoriale majeur, les études d'Avant-projet sommaire (APS) sont réalisées de 1993 à 1995 puis approuvées le 9 mai 1995 par décision ministérielle. Un tracé est alors retenu.

Cette même année, deux événements viennent freiner l'avancée du projet « TGV Languedoc-Roussillon » :

- le projet de LGV Méditerranée n'atteint plus Montpellier mais s'arrête à l'ouest de Nîmes.
- le rapport « Rouvillois » sur les « perspectives en matière de création de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse » repousse à plus long terme sa réalisation.

En 2000, le projet est à nouveau sur les voies. En effet, le tracé consacré en 1995 est qualifié de *Projet d'intérêt général (PIG)* afin de réserver les terrains nécessaires. La même année, d'autres projets sur l'ensemble de l'axe ferroviaire du Languedoc-Roussillon font également l'objet de décisions importantes :

- **au Nord** : démarrage des études d'APS pour le contournement mixte (TGV/Fret) de Nîmes et Montpellier (CNM),
- **au centre** : modernisation de la ligne existante entre Montpellier et Perpignan,
- **au Sud** : enquête publique sur la section Perpignan-Le Perthus pour une future liaison mixte de Perpignan à Figueras (et, au-delà, Barcelone).

De 2000 à 2009, l'axe languedocien revient sur le devant de la scène : en mai 2005, le CNM est déclaré d'utilité publique et, parallèlement, les projets de développement du réseau ferroviaire espagnol avancent avec notamment la réalisation de la section internationale Perpignan-Figueras par le concessionnaire franco-espagnol TP FERRO.

En 2006, l'intérêt d'une liaison nouvelle entre Montpellier et Perpignan est réexaminé. Les objectifs du projet initial devaient donc être questionnés à nouveau, en adjoignant aux réflexions sur la grande vitesse, les exigences nouvelles nées de l'évolution des déplacements régionaux de voyageurs et de l'accroissement prévisible des flux de marchandises nationaux et européens.

1.2.2 LE DÉBAT PUBLIC EN 2009

Le débat public, organisé du 3 mars au 3 juillet 2009 sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), a permis à SNCF Réseau de questionner l'ensemble des acteurs et le grand public sur l'opportunité du projet, les différents scénarios possibles, l'implantation de gares nouvelles, le couloir de passage et la mixité du projet.

Le 26 novembre 2009, le Conseil d'Administration de SNCF Réseau a décidé de :

- poursuivre les études relatives à la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan sous l'égide d'un Comité de pilotage (COFIL) associant notamment l'Etat et les collectivités territoriales participant au financement des études,
- retenir un couloir de passage large d'environ 5 km, dit « Plaine littorale » entre Montpellier et Narbonne et « Corbières littorales » entre Narbonne et Perpignan,
- étudier un projet apte à la grande vitesse entre Montpellier et Perpignan,
- étudier un projet en capacité d'accueillir des circulations mixtes de Montpellier à Perpignan sur les sections les plus circulées.

Le public invité a pu s'exprimer largement, informé par les divers moyens de communication et de participation mis en œuvre par la Commission Particulière du débat public :

- 12 réunions publiques (3 500 participants),
- 2 journaux du débat,
- 83 cahiers d'acteurs,
- 669 contributions et avis,
- 19 780 connexions Internet et 1 988 questions posées sur le site,
- 600 articles de presse écrite et sujets traités par les radios ou télévisions.

À l'issue de ce débat riche et instructif, l'opportunité du projet est confirmée et un couloir de passage de 5 km de large est défini.



Réunion publique du 3 avril 2009 à Béziers



1.2.3 LES ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE PUBLIQUE 2010-2015

TROIS ÉTAPES CLÉS POUR ARRIVER À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

L'ÉTAPE 1 des études préalables à l'enquête d'utilité publique s'est déroulée entre 2010 et 2011. Elle a eu pour objectif de passer du couloir d'étude du débat public (5 km de large) à une zone de passage préférentielle (en moyenne 1 km de large) et de préciser plusieurs éléments essentiels au projet : définition de la desserte régionale par le Conseil régional du Languedoc-Roussillon, réflexion sur les perspectives en termes de potentiel « fret » notamment.

L'ÉTAPE 2 des études préalables à l'enquête d'utilité publique a, dans une première phase, précisé la politique de desserte « grande ligne » et les sections de ligne nouvelle aptes à la mixité des circulations (études 2012-2013). La seconde phase correspond à celle détaillée dans le présent bilan de concertation :

- les variantes de tracé ont été étudiées et comparées,
- les éléments d'analyse préalables à l'étude d'impact ont été finalisés sur la base du projet pressenti,
- les sites précis d'implantation de gare nouvelle dans le Biterrois et le Narbonnais ont été définis suite à des études comparées.

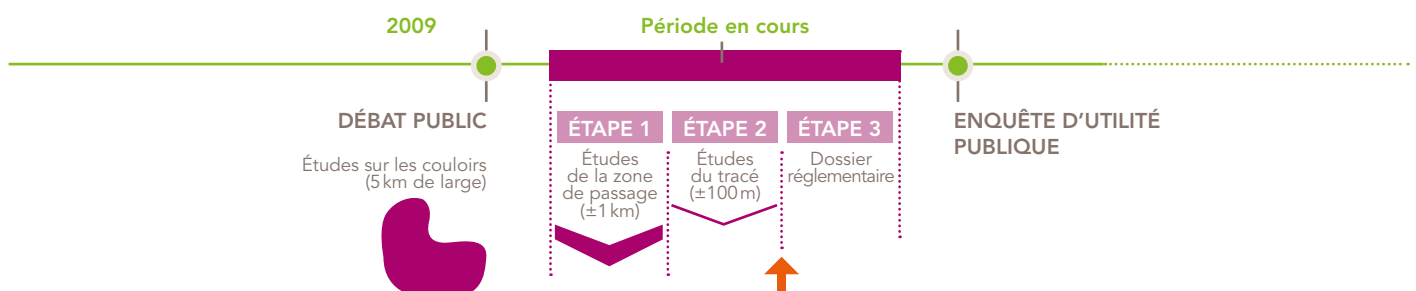
UN PROCESSUS DE CONCERTATION CONTINUE MIS EN PLACE TOUT AU LONG DES ÉTUDES

Fort des enseignements tirés des études préalables au débat public et du débat lui-même, SNCF Réseau a souhaité poursuivre et renforcer son dispositif de concertation lors des études préalables à la déclaration d'utilité publique. La concertation mise en place a comme but de maintenir un fil continu de dialogue et d'information avec les acteurs du territoire et le public, d'enrichir le projet, de faciliter son acceptation et de préparer la déclaration d'utilité publique. À l'issue de chaque temps fort de concertation, SNCF Réseau publie un bilan de la concertation et le garantit un compte-rendu. Le Préfet, quant à lui, s'engage à lancer une consultation formelle auprès des acteurs dans la perspective de l'obtention de la décision ministérielle.

Pour en savoir plus sur la concertation continue menée en deuxième moitié d'étape 2, lire la partie 2 p.25 (L'organisation de la présente concertation).

L'ÉTAPE 3 des études préalables à l'enquête d'utilité publique concernera la production de l'ensemble des dossiers réglementaires nécessaires à la mise à l'enquête publique du projet, y compris les mesures et principes d'insertion dans l'environnement.

CALENDRIER DU PROJET



> ÉTAPE 1 (2010-2011) : DÉFINIR UNE ZONE DE PASSAGE DE 1000 M DE LARGE

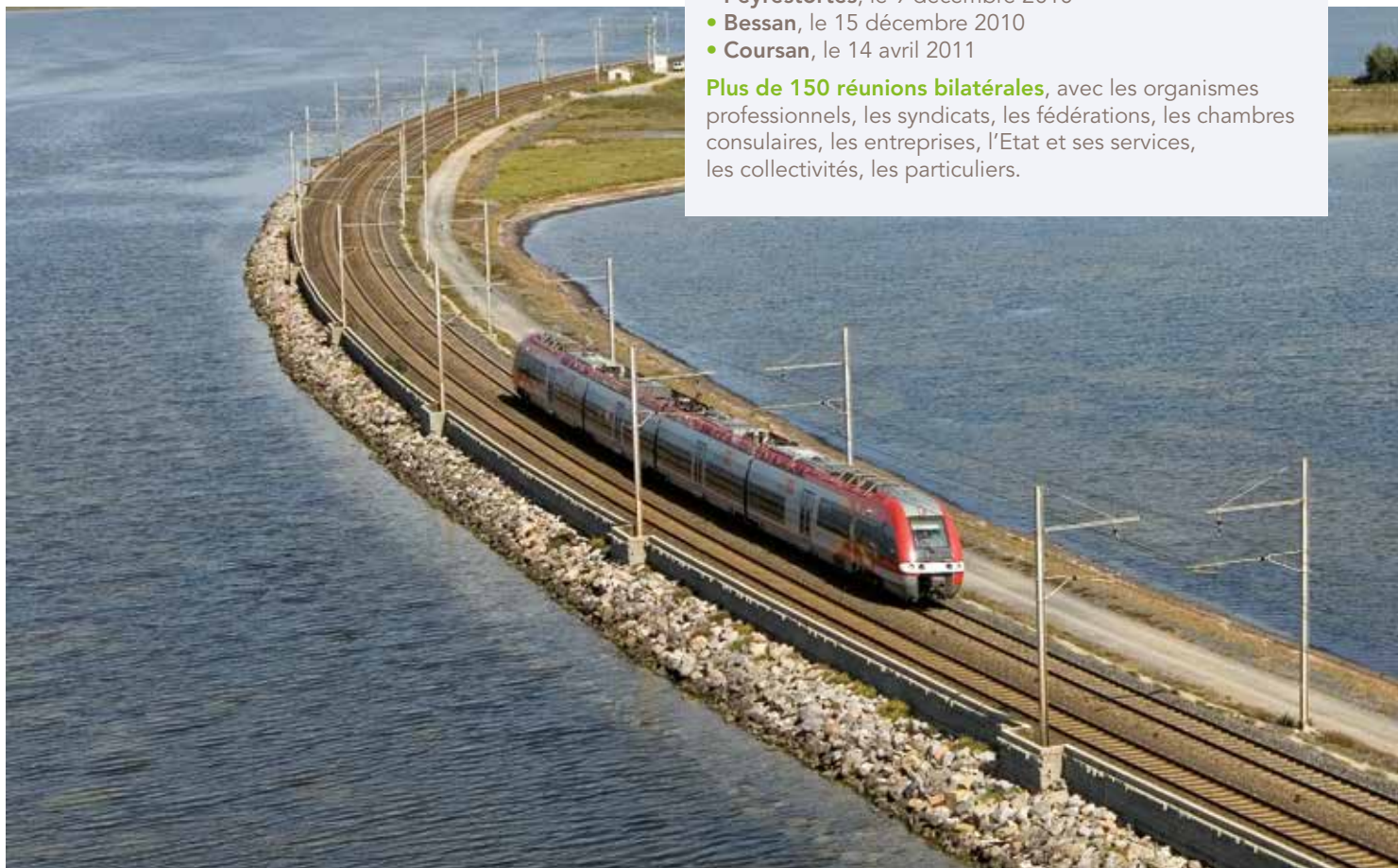
Cette première étape visait à retenir une zone de passage préférentielle d'environ 1 000 mètres de large, à l'intérieur de laquelle serait étudié le meilleur tracé possible. Les différentes actions menées lors de cette étape furent :

- le recueil des données,
- la réalisation d'un diagnostic territorial à partir de quatre familles d'enjeux (milieu humain, milieu physique, milieu naturel, paysage et patrimoine) et leur hiérarchisation,
- la recherche des options de passage,
- l'analyse comparative des options de passage,
- l'étude et la définition d'une zone de passage préférentielle (environ 1 km).

Soucieux de poursuivre le dialogue avec l'ensemble des parties prenantes, SNCF Réseau a mis en place un large dispositif de concertation. Une charte de la concertation a été validée et un garant a été nommé pour veiller à sa bonne application**. De nombreuses actions ont été lancées :

** Lire partie 2 p.32 (2.2 La Charte de la concertation et son garant)

*** Lire partie 1 p.21 (1.3 La Gouvernance) et partie 2 (2.3.1 Le dialogue avec les acteurs)



→ 2 COMITÉS TECHNIQUES (COTECH)**

- Cotech n°1, le 10 septembre 2010
- Cotech n°2, le 25 mai 2011

→ 3 COMITÉS DE PILOTAGE (COPIL)

- Copil n°1, le 3 décembre 2010
- Copil n°2, le 12 mai 2011
- Copil n°3, le 16 juin 2011

→ 1 COMITÉ PARTENARIAL

Copart n°1, le 24 juin 2010

→ 3 SESSIONS DE COMMISSIONS CONSULTATIVES

- **Premier cycle de 5 commissions :**
du 13 au 17 septembre 2010
- **Deuxième cycle de 5 commissions :**
du 15 au 19 novembre 2010
- **Troisième cycle de 3 commissions :**
du 26 au 28 janvier 2011

→ 7 ATELIERS

- **2 ateliers « Environnement » :** le 6 juillet 2010 et le 7 septembre 2010
- **2 ateliers « Agriculture, viticulture et foncier » :** le 8 juillet 2010 et le 9 décembre 2010
- **1 atelier « Transport de marchandises » :** le 6 octobre 2010
- **1 atelier « Hydraulique et milieux aquatiques » :** le 7 octobre 2010
- **1 atelier « Massifs de la Gardiole et Corbières » :** le 14 octobre 2010

→ 6 RÉUNIONS PUBLIQUES

- Gigean, le 6 décembre 2010
- Peyriac-de-Mer, le 7 décembre 2010
- La Palme, le 8 décembre 2010
- Peyrestortes, le 9 décembre 2010
- Bessan, le 15 décembre 2010
- Coursan, le 14 avril 2011

Plus de 150 réunions bilatérales, avec les organismes professionnels, les syndicats, les fédérations, les chambres consulaires, les entreprises, l'Etat et ses services, les collectivités, les particuliers.

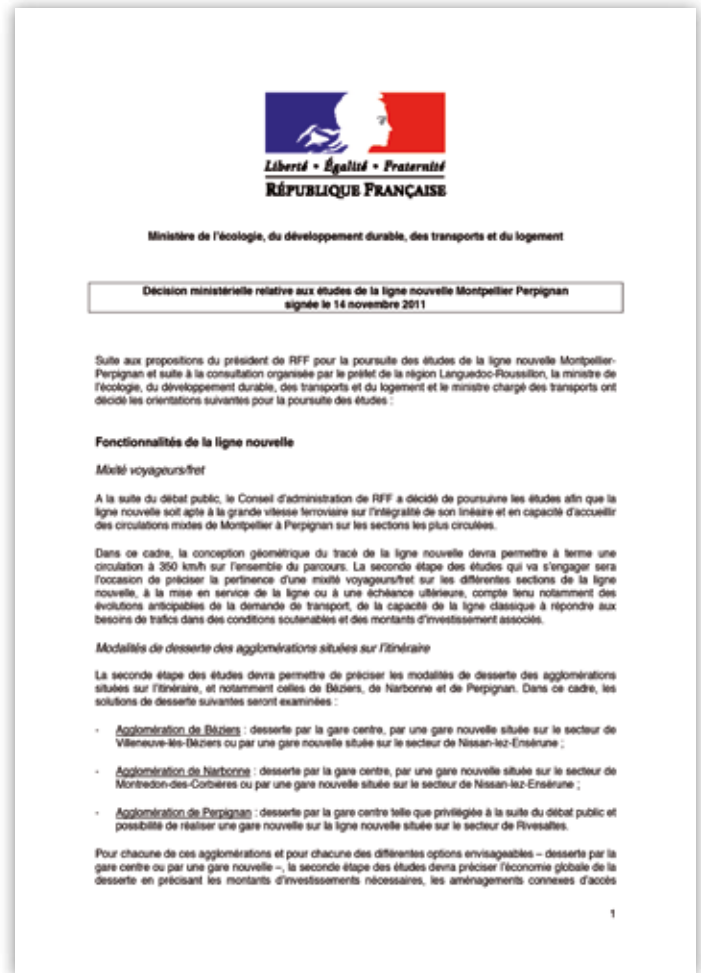
La concertation a permis de relever des enseignements utiles à l'avancée du projet :

- un diagnostic du couloir d'étude largement partagé entre SNCF Réseau et les acteurs du territoire,
- une hiérarchisation des enjeux qui a fait consensus,
- un débat constructif, et donc à poursuivre, sur les options de passage, qui a souvent tourné autour du tracé historique proposé en 1995
- des avis encore partagés sur les sites potentiels de gares nouvelles.

À l'issue de ces dix-huit mois de travail collectif (3500 personnes ont participé à la concertation) un bilan a été rédigé, complémentaire du compte-rendu remis par le garant de la concertation.

Le 14 novembre 2011, la décision ministérielle n°1 est signée. Le Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer et le secrétaire d'État chargé des Transports :

- actent la zone de passage préférentielle,
- demandent de préciser les modalités de desserte des agglomérations situées sur l'itinéraire : Béziers, Narbonne et Perpignan,
- demandent la poursuite des études pour préciser la pertinence d'une mixité voyageurs et fret sur les sections les plus circulées de la ligne nouvelle.



Décision ministérielle n°1 du 14 novembre 2011



> ÉTAPE 2 (PREMIÈRE PARTIE) 2012-2013 : DÉCIDER DU NOMBRE DE GARES NOUVELLES À CRÉER ET DES SECTIONS DE LIGNES MIXTES À CONSTRUIRE

Après l'étape 1 des études préalables à l'enquête publique, qui a abouti à la définition d'une zone de passage préférentielle (ZPP), les études d'étape 2 ont pour objectifs :

- d'identifier et de comparer, au sein de la zone de passage, les variantes de tracé identifiées, en vue de proposer celle qui sera présentée dans le dossier d'enquête publique,
- de préciser les fonctionnalités ferroviaires du projet, tant en termes de mixité que de desserte,
- de préciser l'emplacement des sites de gares nouvelles et les possibilités de phasage du projet.

Une nouvelle phase de concertation permet d'échanger avec les acteurs et le grand public sur ces nouvelles données. une information continue sur l'avancement

du projet est donc engagée. Plusieurs modalités de contribution ont été proposées pour permettre la « remontée » et le traitement par SNCF Réseau de questions, remarques, suggestions ou points d'attention sur le projet et sur son insertion dans les communes traversées :

- le site internet www.lalignenouvelle.com, avec possibilité de poser des questions,
- des expositions dans les mairies et les gares,
- des cartes postales avec carte T,
- un film en 3D,
- des interviews vidéos des acteurs mises en ligne,
- des relations presse,
- un spot TV.

À nouveau, les citoyens, les élus et les acteurs du territoire ont été au rendez-vous pour apporter leurs contributions. Le dispositif de concertation et de gouvernance mis en place était le suivant :

→ 5 COTECH

- Cotech n°3, le 10 février 2012
- Cotech n°4, le 25 avril 2012
- Cotech n°5, le 30 mai 2012
- Cotech n°6, le 27 juin 2012
- Cotech n°7, le 27 septembre 2012

→ 3 COPIL

- Copil n°4, le 14 mars 2012
- Copil n°5, le 27 juillet 2012
- Copil n°6, le 8 octobre 2012

→ 2 COMITÉS PARTENARIAUX

- Copart n°2, le 4 juillet 2011
- Copart n°3, le 19 novembre 2012

→ 8 COMMISSIONS CONSULTATIVES

- **4^{ème} session des commissions consultatives**, du 2 au 8 février 2012 (Perpignan, La Palme, Narbonne, Béziers, Montpellier). Rappel de la ZPP et visualisation des premières variantes de tracé.
- **5^{ème} session des commissions consultatives**, le 26 juin, le 2 juillet et le 4 juillet 2012 (Mèze, Opoul-Périllos, Narbonne). Nouvelle présentation des variantes de tracé.

→ 18 ATELIERS THÉMATIQUES

- **Environnement n°3**, le 8 juillet 2011 à Montpellier. Méthodologie des inventaires Faune/Flore/Habitat
- **Territoire et mobilité**, le 28 septembre 2011 à Montpellier. Diagnostic des dynamiques territoriales et des déplacements voyageurs
- **Transport de marchandises n°2**, le 13 octobre 2011 à Perpignan. Perspectives de développement des activités fret et logistique en Languedoc-Roussillon
- **Agriculture, viticulture, foncier n°3**, le 14 octobre 2011 à Narbonne.

Modalités de la convention de partenariat entre SNCF Réseau et la profession agricole.

- **Desserte du territoire n°1**, le 10 et le 14 novembre 2011 à Colombiers
 - > volet 1 - Stratégie foncière et environnementale
 - > volet 2 - Projets urbains
 - > volet 3 - Mobilité et intermodalité
 - > volet 4 - La gare vue par les acteurs socio-économiques
- **Environnement n°4**, le 31 janvier 2012 à Montpellier. Résultats des inventaires écologiques et présentation de la construction des variantes de tracé.
- **Desserte du territoire n°2**, le 1^{er}, le 2 et le 5 mars 2012 (Béziers, Narbonne, Nissan-lez-Enserune). Présentation des différents projets urbains, des études de trafic et de l'accessibilité des gares.
- **Agriculture, viticulture et foncier n°4**, le 15 mai 2012 à Narbonne. Présentation des études agricoles, foncières et du marché foncier.
- **Paysages n°2**, le 29 mai 2012 à Montpellier. Diagnostic paysager, sensibilités environnementales et hiérarchisation des enjeux.
- **Hydraulique n°2**, le 5 juin 2012 à Narbonne. Présentation des modèles hydrauliques.
- **Desserte du territoire n°3**, le 18, 19 et 20 juin 2012 (Béziers, Nissan-lez-Enserune, Narbonne). Finalisation du projet urbain. Analyse des sites potentiels.

→ 6 RÉUNIONS PUBLIQUES

Débat sur la desserte du territoire, les variantes de tracé et sur la mixité

- Séquence 1 – Peyrestortes, le 3 juillet 2012
- Séquence 2 - La Palme, le 2 juillet 2012
- Séquence 3 - Narbonne, le 4 juillet 2012
- Séquence 3 - Nissan-lez-Enserune, le 5 juillet 2012
- Séquence 4 – Béziers, le 26 juin 2012
- Séquence 5 – Gigean, le 27 juin 2012

→ **Plus de 90 réunions bilatérales**, menées avec les maires des communes concernées qui en ont formulé la demande.



27 JUIN 2013 : LE RAPPORT DURON FREINE MOMENTANÉMENT L'AVANCÉE DU PROJET

Le 27 juin 2013, la commission « Mobilité 21 », présidée par le député Philippe Duron, remet son rapport « Pour un schéma national de mobilité durable ». La commission avait pour mission de hiérarchiser les projets du Schéma national sur les infrastructures de transport (Snit) élaboré en 2011 par le précédent gouvernement. Évalué à 245 milliards d'euros sur 25 ans, le coût du Snit est considéré comme non « soutenable financièrement » par le ministre délégué aux transports.

Constatant que les réseaux de transport sont « bien développés » au niveau national, la commission recommande avant tout l'entretien et l'amélioration des réseaux routiers, fluviaux et ferroviaires existants (notamment la modernisation du fret ferroviaire et des liaisons ferroviaires de proximité). En matière d'investissements de développement, elle donne la priorité au renforcement des plates-formes portuaires de niveau européen (Le Havre-Rouen, Marseille, Dunkerque). En ce qui concerne les investissements ferroviaires, elle privilégie le traitement des nœuds à enjeux du réseau (Lyon, Paris, Marseille, etc.) à la création de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV). Par ailleurs, la commission estime qu'il faut rénover les modalités de financement et la gouvernance de la politique des transports. À cette fin, elle suggère la tenue d'assises nationales sur le financement des infrastructures et des services de transports. Elle souhaite que les collectivités territoriales et le Parlement soient mieux associés aux décisions d'investissement de l'Etat. Elle propose également plusieurs pistes de réflexion (recours à l'épargne privée, contrat de partenariat et contrat de concession, etc.).

LA COMMISSION HIÉRARCHISE LES 63 PROJETS DU SNIT EN TROIS GROUPES :

- les projets prioritaires à mener sur la période 2014-2030 (scénario n°1), selon deux scénarios alternatifs, d'un montant de 8 à 10 milliards d'euros pour le premier et de 28 à 30 milliards pour le second,
- les projets de seconde priorité à réaliser entre 2030 et 2050 (scénario n°2),
- les projets à engager au-delà de 2050 (pour la plupart des lignes à grande vitesse «LGV»), (scénario n°3).

Le Premier ministre annonce, le 9 juillet 2013, le plan d'investissement retenu par le gouvernement.

La Commission « Mobilité 21 » a considéré que : « la réalisation [du projet] LNMP relevait d'une seconde temporalité (scénario n°2). Toutefois, considérant qu'elle ne pouvait être entièrement affirmative sur le moment à partir duquel il pourrait être nécessaire d'engager l'opération, la Commission a prévu d'inscrire en premières priorités une provision pour engager en tant que de besoin avant l'horizon 2030 de premiers travaux en lien avec le projet ».

L'attente de ces conclusions de la commission « Mobilité 21 » marque un léger fléchissement dans le calendrier de réalisation du projet. L'équipe LNMP a toutefois tenu à maintenir le dialogue avec les élus locaux. De mars à mai 2013, l'équipe LNMP a rencontré individuellement les 55 maires des communes concernées. À l'ordre du jour des réunions : rappel des enjeux du projet, des variantes étudiées, des études en cours et point sur le planning des prochaines étapes de concertation.

À l'issue de cette nouvelle phase de travail collectif, un nouveau bilan « point d'étape intermédiaire » est élaboré.* Celui-ci annonce les avancées suivantes :

- **la volonté d'une majorité des acteurs de la concertation de concevoir une ligne à grande vitesse mixte** sur l'intégralité de son parcours, SNCF Réseau expliquant que la mixité de la ligne n'est pas nécessaire pour faire circuler l'ensemble du trafic prévu mais qu'elle ira « le plus loin possible après Béziers »,
- **l'étude de plusieurs variantes** afin de répondre au Grenelle de l'environnement et plus précisément « privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable. »
- l'étude approfondie des **possibilités de desserte et des différents sites** potentiels pour les gares nouvelles, ainsi que l'implication des collectivités locales et du grand public ont permis au COPIL du 8 octobre 2012 de choisir unanimement 2 gares nouvelles à Béziers et Narbonne.

* Se référer au bilan intermédiaire de la concertation.

Le 15 décembre 2013, la décision ministérielle n°2 est signée et acte officiellement :

- pour l'agglomération de Béziers : desserte par une **gare nouvelle située à l'Est de Béziers**,
- pour l'agglomération de Narbonne : desserte par **une gare nouvelle située sur le secteur de Montredon-des-Corbières**,
- pour l'agglomération de Perpignan : **desserte, dans un premier temps par la gare existante** (et étude d'éventuelles mesures conservatoires pour une gare nouvelle au Nord de Perpignan, dans le secteur de Rivesaltes),
- que la **ligne nouvelle sera mixte** (voyageurs et fret) **entre Montpellier et Béziers** et non mixte jusqu'à la plaine du Roussillon, et qu'en conséquence, conformément à l'approbation ministérielle du 14 novembre 2011, la zone de passage préférentielle retenue pour la recherche de tracés sur la section entre Salses-le-Château et Peyriac-de-Mer est la zone « médiane »,
- que la **mixité dans la plaine du Roussillon**, entre l'extrémité de la section internationale à Perpignan et Rivesaltes, doit faire l'**objet d'études approfondies** en ce qui concerne la faisabilité technique, le coût, l'impact sur l'environnement et la pertinence de la mixité sur cette section, notamment pour la robustesse de l'exploitation.

> ÉTAPE 2 (DEUXIÈME PARTIE) 2014-2015 : DÉFINIR PRÉCISÉMENT LE TRACÉ ET L'IMPLANTATION DES GARES NOUVELLES DANS LA PERSPECTIVE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Si, depuis 2009, le dialogue et les échanges sur le projet LNMP sont continus via les différentes phases de concertation et le mode de gouvernance mis en place, une annonce ministérielle augure un nouveau temps fort du projet.

Le **16 juin 2014**, la **lettre de M. Cuvillier**, Ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, adressée à M. Pierre de Bousquet de Florian, Préfet de Région Languedoc-Roussillon et à M. Christian Bourquin, Président du Conseil régional du Languedoc-Roussillon (c'est-à-dire les deux présidents du Comité de pilotage), fixe le calendrier du projet jusqu'au lancement de l'enquête publique.

«...Dans la perspective de cette ambition renouvelée et de la confirmation de la volonté des collectivités partenaires, j'ai demandé à Réseau Ferré de France de prendre les dispositions nécessaires afin que le comité de pilotage, que vous co-présidez avec le préfet de région Languedoc-Roussillon, me propose un tracé définitif de la ligne à la fin de l'année 2015. Une fois ce tracé approuvé, je retiens l'objectif d'un lancement de l'enquête publique d'ici la fin 2016. »



Décision ministérielle n°2 du 15 décembre 2013



Lettre M. Cuvillier du 16 juin 2014

1.3 LA GOUVERNANCE

Le dispositif de gouvernance a été fixé pour l'ensemble des études préalables à l'enquête d'utilité publique dans la lettre du 8 février 2010 du Ministre au Préfet de région.

Les différents échelons de l'État (administrations centrales, services déconcentrés sous l'autorité des préfets) et les collectivités qui cofinancent l'opération (Région Languedoc-Roussillon, Conseils départementaux des Pyrénées Orientales et de l'Aude, Montpellier Méditerranée Métropole, Communautés d'agglomération du Grand Narbonne, de Béziers Méditerranée, d'Hérault Méditerranée, de Carcassonne, de Perpignan Méditerranée), participent à la réalisation du projet LNMP. Cette gouvernance permet de prendre ou de préparer des décisions cohérentes et partagées au fil du déroulement des études et des différentes étapes de concertation. Dans le cadre du projet LNMP, la gouvernance s'articule autour de deux instances qui ont pour objectif d'informer, de coordonner, de piloter et d'aider le Ministre dans sa prise de décision : le comité technique (Cotech) et le comité de pilotage (Copil).

1.3.1 LE COTECH : L'INSTANCE DE SUIVI DES ÉTUDES

Le Cotech, au sein duquel chaque partenaire est représenté, assure le suivi des études du projet et prépare les choix du Copil. Il se réunit autant que nécessaire pour :

- se faire présenter régulièrement, par SNCF Réseau, l'avancement des études techniques et des procédures administratives,
- s'accorder sur des orientations majeures du projet,
- préparer les décisions à l'ordre du jour du comité de pilotage.

Il est composé des représentants :

- du Préfet de région et des services techniques du ministère des Transports,
- de SNCF Réseau,
- des services techniques des collectivités territoriales qui financent le projet.

5 comités techniques ont été organisés durant la seconde partie de l'étape 2 :

LE COTECH N°8, LE 23 AVRIL 2014

- Rappel des décisions du DM n°2 du 15/12/13.
- Identification des tâches à conduire : Analyse des variantes / Phasage / Raccordement / Gares.
- Point sur les conventions de financement « études ».
- État des lieux et finalisation de la convention de financement des acquisitions foncières.

LE COTECH N°9, LE 2 JUIN 2014

- Point sur les délibérations préalables à la signature de la convention relative aux acquisitions foncières.
- Marchés d'études à engager.
- Partage et validation du calendrier jusqu'à la fin 2015.

LE COTECH N°10, LE 19 SEPTEMBRE 2014

- Retours des délibérations « convention sur les acquisitions foncières » + calendrier des appels de fonds.
- Calendrier des études et de la concertation (élus et grand public).
- Présentation de l'analyse multicritères.
- Proposition des variantes de tracé par secteur.

LE COTECH N°11, LE 13 MARS 2015

- Point financier et foncier.
- Point sur la concertation et la gouvernance.
- Présentation de la variante de tracé proposée et ses entrées en terre.

LE COTECH N°12, LE 2 JUIN 2015

- Point financier et foncier.
- Enseignements des réunions publiques.
- Présentation de la proposition de tracé.
- Présentation de la composition du dossier ministériel et de ses principaux éléments.



1.3.2 LE COPIL : L'INSTANCE DÉCISIONNAIRE

Le Copil est chargé de définir et de valider les orientations et les conditions de poursuite du projet. Il rassemble le Président du Conseil régional, les représentants des partenaires cofinanceurs : le Préfet de région et les représentants du ministère, SNCF Réseau, les Présidents de toutes les collectivités partenaires du financement.

Il rassemble :

- le Préfet de région et les représentants du ministère,
- le Président du Conseil régional,
- les Présidents des autres collectivités partenaires du financement,
- le Président de SNCF Réseau ou son représentant.



Copil n°10, le 23 juin 2015 à Montpellier

4 comités de pilotage ont eu lieu durant la seconde partie de l'étape 2 :

LE COPIL N°7, LE 9 JANVIER 2014 :

- Travaux SNCF Réseau suite au COPIL 6 du 8 octobre 2012
- Point financier – Convention de financement
- Programme d'étude suite au Copil

LE COPIL N°8, LE 18 JUIN 2014

- Validation de la convention relative aux acquisitions foncières
- Marchés d'études à engager
- Partage et validation du calendrier jusqu'à la fin 2015

LE COPIL N°9, LE 22 OCTOBRE 2014

- Rappel des décisions
- Présentation des résultats de l'analyse des variantes par secteur
- Calendrier de la concertation
- Point financier

LE COPIL N°10, LE 23 JUIN 2015

- Annonce, par les décisionnaires, du tracé et des sites de gare nouvelle qui seront proposés au Ministre.

À l'issue de ce Copil, un Comité partenarial (Copart) sera organisé le 10 juillet 2015. SNCF Réseau réunira les acteurs du territoire afin de les informer sur les décisions et orientations prises en Copil.

LE PRÉSENT DOCUMENT ÉTABLIT LE BILAN DE CETTE NOUVELLE ÉTAPE DE CONCERTATION, PRÉPARATOIRE À LA DÉCISION MINISTÉRIELLE N°3 ATTENDUE D'ICI LA FIN 2015.



Réunion publique le 16 avril 2015 à Portel-des-Corbières

02

L'ORGANISATION
DE LA PRÉSENTE
CONCERTATION

Au-delà de la volonté de poursuivre le dialogue avec tous les acteurs du projet, la concertation menée en 2014-2015 a trois objectifs principaux : choisir le tracé de 100 m de large, préciser l'implantation des gares nouvelles dans le biterrois et le narbonnais, préparer la définition du projet dans la perspective de l'enquête publique.

2.1 LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

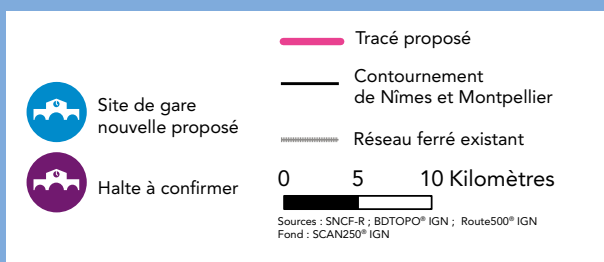
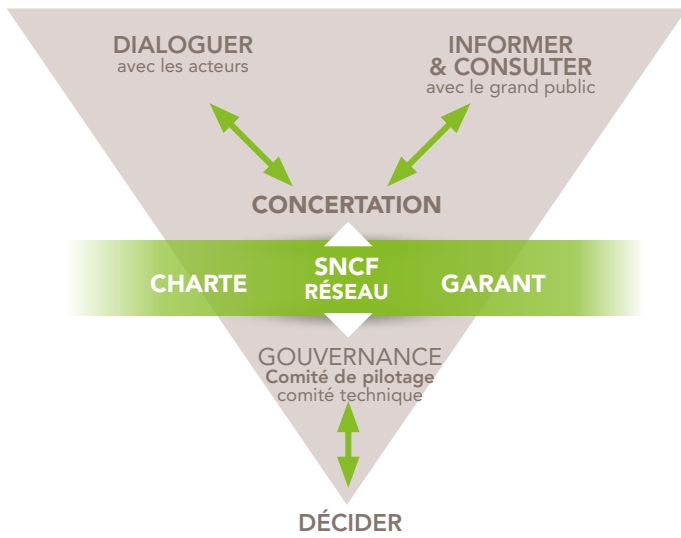
La concertation est un **processus continu d'information, d'écoute et de dialogue** mis en place pour favoriser la participation du public et des différents acteurs afin de construire un projet compris et partagé avec l'ensemble des parties prenantes. Les avis recueillis et analysés sont une source importante d'information sur laquelle la gouvernance du projet s'appuie pour une prise de décisions cohérentes et partagées entre SNCF Réseau et les différents partenaires qui cofinancent les études, en vue de la déclaration d'utilité publique.

4 PRINCIPES ENCADRENT LA CONCERTATION

- **TRANSPARENCE** Tout au long des études, SNCF Réseau s'est engagé à concerter afin que le dossier présenté lors de l'enquête publique soit élaboré dans la plus grande transparence. À chaque étape, le maître d'ouvrage établit un bilan de la concertation qu'il adresse au Préfet de Région et qu'il met à la disposition des acteurs des territoires. Ce bilan sera joint au dossier d'enquête publique.
- **DIVERSITÉ** Tous les points de vue doivent pouvoir être exprimés et pris en considération.
- **ÉCOUTE** Dans le respect et la légitimité de chacun à s'exprimer.
- **ARGUMENTATION** Une intervention ou une prise de position doit être fondée et argumentée.



DISPOSITIF DE CONCERTATION DE LA DEUXIÈME PARTIE DE L'ÉTAPE 2



2.1.1 CHOISIR LE TRACÉ DE 100 M DE LARGE

> INTÉGRER LA LIGNE DANS UN ENVIRONNEMENT TRÈS RICHE

Le projet LNMP traverse un territoire au patrimoine naturel, historique, culturel et agricole parmi les plus riches et les plus variés de France. Allant de la mer jusqu'aux crêtes de deux grands massifs, le Languedoc-Roussillon possède une richesse paysagère qui est le résultat de la diversité géologique, climatique et des variations d'altitudes. On recense, en effet, plus d'une centaine de sites remarquables classés, couvrant près de 110 000 hectares. Ce paysage exceptionnel qui participe à la qualité de vie des habitants et des riverains tout comme à l'attractivité touristique du territoire doit être préservé. Dans le cadre du projet ferroviaire de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, SNCF Réseau a conduit des études spécifiques répondant à cet objectif, en particulier pour :

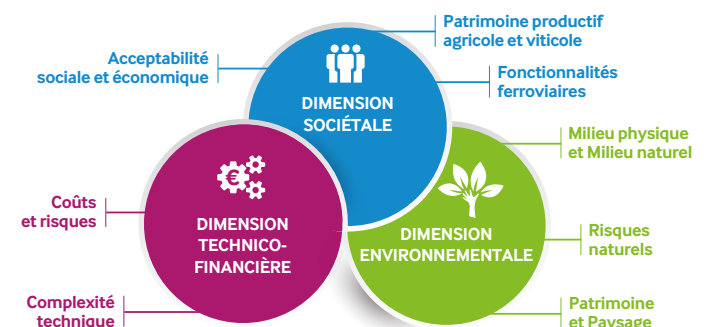
- insérer au mieux la future ligne dans les territoires,
- réduire l'impact du bruit ferroviaire,
- optimiser les acquisitions foncières et agricoles,
- préserver la ressource en eau et assurer au mieux la transparence hydraulique.

Le tracé, reliant Perpignan à Montpellier sur 150 km, est divisé en 5 secteurs :

- « Plaine du Roussillon »,
- « Corbières littorales »,
- « Basse plaine de l'Aude »,
- « Vallée de l'Orb et de l'Hérault »,
- « Gardiole, Mosson et Bassin de Thau ».

> DES VARIANTES COMPARÉES POUR ABOUTIR AU TRACÉ

Pour proposer **le tracé qui répond le mieux aux enjeux de mobilité, respecte les sensibilités du territoire et tienne compte de l'environnement à un coût raisonnable**, SNCF Réseau a étudié plusieurs variantes de tracé. Celles-ci ont été comparées au moyen d'une quinzaine de critères sociaux, environnementaux, techniques et financiers. Chaque variante a été analysée au regard de ses effets potentiels sur l'agriculture et la viticulture, les constructions existantes et à venir, le bruit, la sécurité des populations, le respect de la biodiversité et le coût pour les finances publiques.



2.1.2 PRÉCISER L'IMPLANTATION DES GARES NOUVELLES

La décision de créer deux nouvelles gares a été prise lors du Comité de pilotage n°6 du 8 octobre 2012 et confirmée par la décision ministérielle n°2 du 15 décembre 2013.

En effet, la création de deux nouvelles gares pour le narbonnais et le biterrois aura pour principal intérêt de faciliter les déplacements :

- en donnant un accès facilité à la grande vitesse à un plus grand nombre d'habitants de l'Hérault et de l'Aude,
- en augmentant les arrêts et les correspondances pour transporter plus de voyageurs,
- en développant la complémentarité entre les fonctions d'une gare de centre ville et celles d'une nouvelle gare d'agglomération,
- en synergie avec les projets de territoire des agglomérations de Béziers Méditerranée et du Grand Narbonne.

PLUS DE TGV® POUR LA MOBILITÉ FERROVIAIRE LONGUE DISTANCE



+ 2,5 millions
de voyageurs par an avec le projet

PLUS DE TER® POUR DES DÉPLACEMENTS AU QUOTIDIEN FACILITÉS



2 TER®/heure
entre Narbonne et Perpignan



2 TER®/heure
entre Narbonne et Carcassonne



3 TER®/heure
entre Sète et Narbonne



4 TER®/heure de pointe
entre Montpellier et Sète



> LE PROJET DE GARE NOUVELLE DU BITERROIS

La gare nouvelle offrira un accès facilité à la grande vitesse ferroviaire pour tous les habitants de l'Ouest héraultais. Elle proposera en effet des temps de parcours porte à porte plus rapides pour la plupart des destinations à longue distance, avec des TGV plus nombreux et plus fréquents que ce soit vers Paris, sur l'arc méditerranéen et vers l'Atlantique.

Le positionnement stratégique de la gare nouvelle sera le vecteur d'une large diffusion de la grande vitesse à l'ensemble des territoires de l'aire urbaine et au-delà : le Haut Languedoc, les départements voisins, en lien avec le centre de la France, le Nord du pays, l'Espagne, l'Italie et l'ensemble de l'Europe via l'arc Méditerranéen.

C'est un vrai pôle « transport » qui devra être réalisé à proximité de l'aéroport de Béziers Cap d'Agde (200000 voyageurs/an) et au croisement de deux autoroutes. La gare nouvelle favorisera également l'accès aux principaux pôles économiques et sites touristiques de l'Hérault (Cap d'Agde, Valras, Pézenas, Canal du Midi ...).

LES DEUX SITES ENVISAGÉS

Suite à la décision ministérielle du 15 décembre 2013, deux sites d'implantation ont été étudiés en étroite collaboration avec les élus et les services de Béziers Méditerranée.

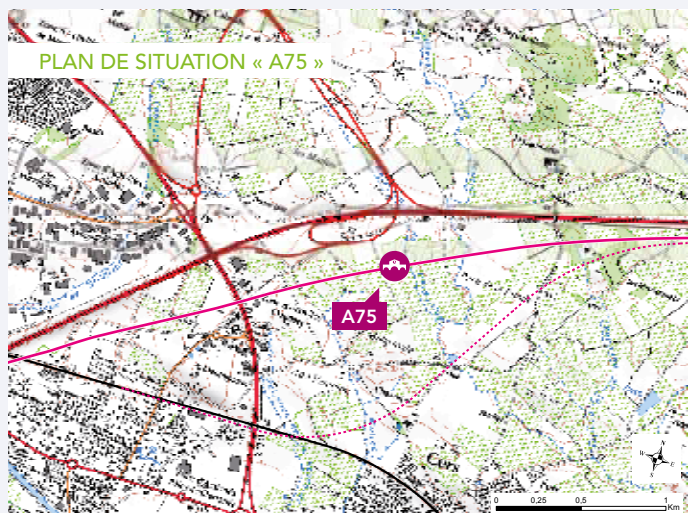
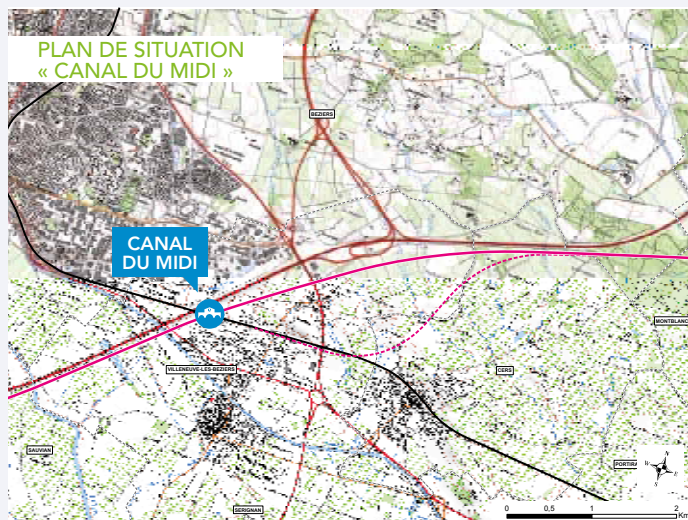
Tous deux situés à l'Est de Béziers sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers, offrant un accès aux autoroutes A9 et A75, ces sites peuvent permettre de constituer une nouvelle entrée de la ville.

→ Le site « Canal du Midi » :

à l'interconnexion avec la ligne existante, proche du Canal du Midi, sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers.

→ Le site « A75 » :

au Sud de l'échangeur A9/A75, sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers.



- Intermodalité TER®/TGV®
- Liaison routière existante gare nouvelle/gare centre
- Proximité Canal du Midi



- Impact urbain très fort (destruction habitat)
- Secteur urbain enclavé
- Pas de projet urbain planifié
- Proximité zone inondable



Site de gare nouvelle proposé



Tracé de ligne nouvelle



Raccordement



Limites communales



Réseau ferré existant



- Projet de territoire
- Foncier disponible
- Accessibilité routière via les rocades et les autoroutes (A9 - A75)



- Pas d'interconnexion TER®/TGV®
- Secteur agricole



Site de gare nouvelle proposé



Tracé de ligne nouvelle



Raccordement



Limites communales



Réseau ferré existant

> LE PROJET DE GARE NOUVELLE DU NARBONNAIS

La gare nouvelle offrira un accès facilité à la grande vitesse ferroviaire pour tous les habitants du territoire audois. Comme à Béziers, elle proposera des temps de parcours porte à porte plus rapides pour la plupart des destinations à longue distance, avec des TGV plus nombreux et plus fréquents que ce soit vers Paris, sur l'arc méditerranéen et vers l'Atlantique (Toulouse-Bordeaux).

Cette gare, interconnectée à la ligne ferroviaire Toulouse-Narbonne, deviendra une gare de correspondance majeure. Elle sera un pôle d'échange multimodal essentiel dans l'organisation des divers modes de transports collectifs du territoire audois et permettra de renforcer l'accessibilité de ce territoire tout en consolidant son attractivité.

Cette gare nouvelle rapprochera le Narbonnais et au-delà tout le département de l'Aude des grandes métropoles régionales, nationales et européennes. Elle sera un véritable levier pour le développement économique et touristique. L'accès aux principaux pôles économiques sera renforcé (Carcassonne, Port la Nouvelle, Lézignan-Corbières...) ainsi que les sites touristiques de l'Aude (cité de Carcassonne, Pays Cathare, stations littorales, le canal du Midi...).

LES DEUX SITES ENVISAGÉS

Suite à la décision ministérielle du 15 décembre 2013, deux sites d'implantation ont été étudiés en étroite collaboration avec les élus et services du Grand Narbonne.

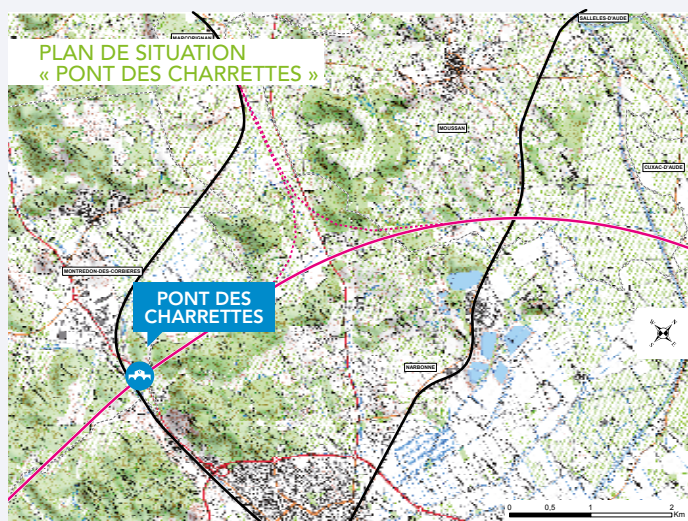
Tous deux, situés dans un espace organisé autour de la route de Carcassonne, offrent un accès aux autoroutes A9 et A61, via la RD 6009 et RD 6113.

→ Le site « Pont des Charrettes » :

à l'interconnexion avec la ligne existante. La gare nouvelle serait construite en viaduc sur la ligne nouvelle.

→ Le site « Les Prax » :

la gare serait alors positionnée sur la ligne existante, à proximité du village de Montredon-des-Corbières, et sur le raccordement.



- Intermodalité TER/TGV
- Qualité de la desserte routière RD 6113



- Périmètre captage d'eau



Site de gare nouvelle proposé



Tracé de ligne nouvelle



Raccordement



Limites communales



Réseau ferré existant



- Intermodalité TER/TGV



- Espace de développement limité
- Impact travaux et exploitation



Site de gare nouvelle proposé



Tracé de ligne nouvelle



Raccordement



Limites communales



Réseau ferré existant

> LA DESSERTE DES PYRÉNÉES-ORIENTALES ET DE PERPIGNAN

Fin 2013, le Ministre validait le principe de la mixité de la ligne entre Montpellier et Béziers et arrêta le principe de la création de deux gares nouvelles à Narbonne-Ouest et Béziers-Est. Il demandait à SNCF Réseau de poursuivre la concertation afin d'éclairer la question de la mixité de la ligne entre Rivesaltes et Toulouges mais aussi celle de la création, à terme, d'une nouvelle gare au Nord du département. De plus, une correspondance ferroviaire pourrait être envisageable par l'intermédiaire d'un service en navette entre la gare nouvelle et Perpignan centre.

LES AVANTAGES D'UNE DEUXIÈME GARE AU NORD DU DÉPARTEMENT

Une deuxième gare au Nord des Pyrénées-Orientales permettrait :

- un accès facilité à la grande vitesse pour les habitants du Nord du département et Sud audois,
- un accès facilité aux stations touristiques du Nord du département,
- des temps de parcours améliorés pour les voyageurs en transit ne s'arrêtant pas dans le Roussillon,
- une opportunité pour développer des activités économiques et aménager le secteur de la gare nouvelle.

LES LIMITES D'UNE DEUXIÈME GARE AU NORD DU DÉPARTEMENT

Une deuxième gare au Nord des Pyrénées-Orientales induirait en revanche :

- 35 % d'arrêts en moins en gare de Perpignan centre, la desserte se répartissant entre les deux gares (26 arrêts au lieu de 40 sans gare nouvelle),
- Moins de nouveaux voyageurs. Avec une desserte répartie entre les deux gares, le gain de trafic du projet diminuerait de 9 %,
- Une gare nouvelle éloignée des principaux foyers de population (essentiellement localisés au Sud de la Têt) et des zones touristiques du Sud (Argelès, Collioure) et de l'Ouest du département (Villefranche, train jaune),
- La gare nouvelle ne serait pas au cœur d'une étoile ferroviaire et d'un pôle d'échange multimodal contrairement à la gare de Perpignan centre.

2.1.3 PRÉPARER LES MODALITÉS DE FINANCEMENT ET DE RÉALISATION DU PROJET DANS LA PERSPECTIVE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Consécutivement au rapport « Mobilité 21 », et à l'instar des autres projets de lignes nouvelles, la notion de **phasage** émerge. À la suite de la demande des cofinanceurs de désigner un « Monsieur financement » lors du dernier Copil du 22 octobre 2014, SNCF Réseau s'est attaché à apporter aux collectivités partenaires, des éléments d'appréciation, notamment en matière de phasage de la réalisation du projet et de modalités de financement. À cet effet, un atelier phasage a été organisé le 9 avril 2015 et différents scénarios de réalisation du projet par étape ont été présentés.

LA DÉSIGNATION D'UN COORDONNATEUR TECHNIQUE ET FINANCIER DU PROJET

Lors du Comité de pilotage du 22 octobre 2014, M. Damien Alary, Président de la Région Languedoc-Roussillon, annonçait son intention de demander au gouvernement la désignation d'« une personne responsable d'organiser et de coordonner le financement prévisionnel du projet LNMP ».

Suite au courrier adressé en ce sens et co-signé par l'ensemble des élus représentant les collectivités participant au financement des études du projet, M. Vidalies, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, demandait au vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de nommer l'un de ses membres à cette fonction.

Le 1^{er} juin 2015, le « Monsieur financement » du projet était désigné en la personne de M. Eric Rebeyrotte, ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts, par ailleurs en charge de l'Observatoire de la saturation des lignes ferroviaires.

Dans le cadre du projet LNMP, ses principales missions sont les suivantes :

- assurer la présidence des travaux du comité technique et ainsi d'aborder en détail toutes les dimensions de l'opération,
- rapporter l'état d'avancement de ces travaux devant le comité de pilotage,
- organiser, une fois les caractéristiques de la LNMP stabilisées (notamment son coût), les discussions autour de la structuration du financement du projet,
- étudier dans quelles mesures et selon quelles modalités le projet pourra bénéficier de possibles financements européens.

2.2 LA CHARTE DE LA CONCERTATION LNMP ET SON GARANT

2.2.1 LA CHARTE LNMP POUR CONDUIRE LA CONCERTATION

La charte, établie dès l'étape 1, **précise les modalités** de la concertation. Validée au début de la première étape, elle définit :

- les modalités de concertation mises en place,
- les engagements réciproques des participants,
- les responsabilités de chacun,
- les règles de bonne conduite applicables à tous.

La Charte s'inscrit dans un contexte sociétal et réglementaire qui renforce l'exigence de participation des acteurs et des populations, aux décisions sur les grands projets d'aménagement qui les concernent.

Elle s'adresse à tous et plus particulièrement aux acteurs qui souhaitent contribuer à l'élaboration du projet. La Charte de la concertation encadre le dispositif d'information et de dialogue sur l'avancement du projet, adapté aux attentes des différents interlocuteurs de SNCF Réseau, qu'il s'agisse des partenaires cofinanceurs du projet, des services de l'Etat, des collectivités territoriales, des organisations socioprofessionnelles, des associations représentatives et du public concerné. SNCF Réseau a demandé à la Commission nationale du Débat Public (CNDP) de veiller au respect de la participation des acteurs et du grand public à ce processus.

UNE CHARTE NATIONALE EN VIGUEUR DEPUIS 2011

Depuis le mois de mai 2011, SNCF Réseau s'est doté d'une charte s'appliquant aux concertations réglementaires et volontaires. Pour chaque programme ou opération ferroviaire sur des infrastructures existantes ou nouvelles dont SNCF Réseau est le maître d'ouvrage, cette charte établit les règles d'un dialogue ouvert et constructif.

Elle ne se substitue pas aux procédures réglementaires de consultation administrative et de consultation du public.

Cette démarche volontaire comporte six engagements :

- Promouvoir une concertation ouverte auprès des différents publics concernés,
- Favoriser une concertation tournée vers l'échange et l'aide à la décision,
- Adapter la concertation à la conception et à la réalisation progressive d'un programme ou d'une opération ferroviaire,
- Respecter les conditions d'un dialogue constructif,
- Rendre compte de la concertation,
- Solliciter l'intervention d'un garant de la concertation.

SNCF Réseau privilégie ainsi une concertation continue, à toutes les étapes du projet et avec l'ensemble des acteurs concernés, afin d'enrichir l'élaboration et la réalisation de ses projets et activités.



2.2.2 LE GARANT POUR VEILLER AU BON DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

Conformément à l'engagement de la charte de la concertation de SNCF Réseau et conformément à l'engagement pris à l'issue du débat public de 2009, SNCF Réseau, en accord avec la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a désigné un garant : **Monsieur Jean-Pierre Richer**, Préfet de Région honoraire. Membre de la Commission particulière du débat public (CPDP) de mars à juillet 2009, il bénéficie d'une connaissance approfondie du contexte et de l'environnement du projet LNMP et de ses acteurs.

Personnalité indépendante, chargé de veiller au bon déroulement de la concertation, sa mission se décline en trois types d'interventions :

- **observation et analyse** du déroulement de la concertation : il est présent à la plupart des réunions et son rôle et ses coordonnées sont rappelés systématiquement. Lors des comités de pilotage, il informe les partenaires cofinanceurs de sa vision sur la manière dont la concertation a été tenue.
- **facilitateur des échanges** entre les participants à la concertation.
- **rôle de recours** afin de répondre aux demandes formulées par les participants à la concertation et par le public.

À l'issue de chaque étape, **le garant rédige un compte-rendu** sur le déroulement et les résultats de la concertation. Ces documents sont ensuite transmis aux Présidents du Comité de pilotage, au Président de SNCF Réseau ainsi qu'au Président de la CNDP. Enfin, ils sont rendus public via le site Internet du projet et seront joints au dossier d'enquête publique.



Monsieur Jean-Pierre Richer, garant

LA SAISIE DU GARANT

Toute personne peut saisir le garant si elle estime que, dans la forme, la concertation n'est pas satisfaisante. Elle peut également le contacter pour poser ses questions. Chacun peut contacter le garant grâce à :

- une adresse postale : 185 rue Léon Blum - BP 95552 - 34043 Montpellier
- une adresse email : garant.lnmp@gmail.com

L'AGENDA DU GARANT

M. Richer a participé à une grande majorité des débats :

- **aux 5 réunions publiques** de Perpignan, Montpellier, Poussan, Salses-le-Château et Béziers (sur 10 programmées)
- **à l'ensemble des 5 sessions** de la 6^{ème} Commission consultative
- **aux 2 ateliers « environnement n°5 », et « phasage »** (sur 3 programmés)
- **aux 2 groupes de travail « Gare nouvelle et projet de territoire »** (sur 4 programmés)
- **à l'ensemble des 4 Copil** : n°7 du 09.01.14, n°8 du 18.06.14, n°9 du 22.10.15, n°10 du 23.06.15
- **à 4 Cotech** : n°8 du 23.04.14, n°10 du 19.09.14, n°11 du 13.03.15, n°12 du 02.06.15 (sur 5 programmés).

LES OBSERVATIONS DU GARANT À LA FIN DE LA 1^{ÈRE} PARTIE DE L'ÉTAPE 2

Le rapport de la fin de la 1^{ère} partie de l'étape 2 du garant a été transmis le 23 mai 2013. Le garant estime que SNCF Réseau a mené une concertation satisfaisante. Il souligne que les engagements pris par SNCF Réseau sur le projet LNMP ont été respectés :

- poser les vraies questions,
- satisfaire l'attente d'information du public,
- favoriser l'interactivité des échanges,
- prendre en compte l'avis des acteurs,
- répondre aux attentes formulées dans la décision ministérielle de fin de première étape.

Les suggestions d'amélioration à étudier pour la suite sont : confirmer les relations presse et mener une réflexion complémentaire sur chaque mode de concertation.

Le garant a enfin exprimé le souhait d'une reprise rapide de la concertation. D'après lui, il est nécessaire de bien préparer la décision finale. Trop étalé dans le temps, le calendrier du projet pourrait faire naître le doute sur le bon déroulement des études et pourrait remettre en question la crédibilité et l'avenir du projet.

2.3 LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

2.3.1 LE DIALOGUE AVEC LES ACTEURS DU TERRITOIRE

Le dialogue avec les acteurs repose sur des espaces de travail, d'échanges et d'information avec les différentes catégories d'acteurs telles que définies par le Grenelle Environnement. Ce dialogue participe au dispositif de concertation au plus près du territoire. L'objectif des instances de concertation vise à associer de manière transparente, au fur et à mesure de l'avancement des études, les acteurs représentatifs du territoire. Il leur est proposé d'enrichir les analyses sur la base de leurs demandes, suggestions et avis.

Chaque acteur a été sollicité à son niveau :

- **les élus** font part de leur connaissance des territoires, présentent leurs projets d'aménagement et de développement socio-économique, rural et urbain.
- **les associations** apportent leurs contributions en fonction de leurs champs de compétence en biodiversité, paysages, transports et déplacements des hommes et des marchandises, agriculture, viticulture, hydraulique...
- **les acteurs socio-économiques** interviennent également dans la définition du projet en exprimant leurs points de vue sur le projet.

La concertation avec les acteurs s'organise en différentes instances. Chacune joue un rôle précis et participe à la définition progressive du projet.

> LES COMMISSIONS CONSULTATIVES

Les commissions consultatives, présidées par un représentant de l'État, associent des élus des collectivités locales et des organismes publics des territoires concernés. **Elles permettent d'échanger de manière approfondie avec les participants afin de bénéficier de leur connaissance fine du territoire et des enjeux locaux**, de leur permettre de s'approprier les éléments du projet et de recueillir formellement leurs avis sur les études et les productions des ateliers. Les élus donnent donc un avis sur les propositions qui seront soumises au Copil.



Commission consultative - séquence 4, le 20 novembre 2014 à Béziers

Ces réunions sont organisées avec les élus selon des sections géographiques prédéfinies. Cinq séquences du projet d'environ 30 km chacune ont été identifiées à partir des fonctionnalités du projet et des grandes entités géographiques régionales.

La 6^{ème} session des commissions consultatives s'est tenue du 17 au 21 novembre 2014 :

- **Séquence 1 « Plaine du Roussillon »**, le 17 novembre à Perpignan
- **Séquence 2 « Corbières littorales »**, le 18 novembre à Caves
- **Séquence 3 « Basse plaine de l'Aude »**, le 19 novembre à Narbonne
- **Séquence 4 « Vallée de l'Orb et de l'Hérault »**, le 20 novembre à Béziers
- **Séquence 5 « Gardiole, Mosson et Bassin de Thau »**, le 21 novembre à Montpellier

L'ordre du jour était le suivant :

- Rappel des précédentes décisions
- Présentation des résultats de l'analyse multicritères des variantes de tracé et de la suite des études
- Etapes jusqu'au prochain Copil
- Organisation de la concertation

Lire les enseignements des commissions consultatives dans la partie 3 – Synthèse de la concertation avec les acteurs du territoire (3.1 Aux commissions consultatives) p.46

> LES ATELIERS THÉMATIQUES : ENVIRONNEMENT, PHASAGE ET AGRICULTURE



Atelier thématique agriculture, viticulture, foncier n°5, le 27 mai 2015 à Narbonne

En 2015, **les acteurs du projet ont alimenté les études en apportant leur expertise et leur connaissance du terrain** à l'occasion d'ateliers de travail thématiques. Ces ateliers ont regroupé les représentants de plusieurs collectivités et organismes :

- services de l'État,
- établissements publics concernés,
- collectivités territoriales,
- acteurs socio-professionnels (chambres consulaires, représentants de la profession agricole et sylvicole, fédérations de chasse, etc.),

→ représentants d'associations (protection de l'environnement, usagers des transports, etc.).

Chaque rendez-vous a fait l'objet d'un compte rendu synthétique, envoyé à chaque participant, puis mis en ligne sur le site Internet du projet.

3 ateliers de travail ont été organisés en 2015 :

→ **L'atelier thématique Environnement n°5**, le 27 janvier 2015. Les continuités écologiques ont été le principal thème abordé avec la présentation des dernières études environnementales et territoriales menées et utilisées pour la définition des continuités, la présentation des principes de rétablissements des continuités et des propositions de premières localisations sur le tracé proposé.

→ **L'atelier thématique Phasage**, le 9 avril 2015. Les modalités de réalisation du projet ont été au cœur du débat, avec des retours d'expérience sur les grands projets ferroviaires, avec l'intervention d'experts, avec la présentation des principes et modalités d'un phasage éventuel et la revue des scénarii en cours d'étude.

→ **L'atelier thématique agriculture, viticulture, foncier n°5**, le 27 mai 2015. Les résultats des études agricoles et viticoles ont été présentés.

Lire les enseignements des ateliers de travail dans la partie 3 – Synthèse de la concertation avec les acteurs du territoire (3.2 Aux ateliers environnement, phasage et agriculture) p.49

> LES GROUPES DE TRAVAIL « GARE NOUVELLE ET PROJET DE TERRITOIRE » À NARBONNE ET À BÉZIERS

SNCF Réseau, en vue de préparer la délibération des instances communautaires des Communautés d'agglomération de Béziers Méditerranée et du Grand Narbonne sur le choix de l'emplacement de la gare nouvelle, a proposé un cadre de travail et un calendrier pour la tenue de groupes « Gare nouvelle et projet de territoire ».

Objectifs :

→ Réunir des élus et des techniciens représentant chaque commune du territoire communautaire afin de les éclairer sur les enjeux respectifs des deux sites potentiels étudiés.

Dans un premier temps, il s'agissait :

→ Côté SNCF Réseau : d'expliquer les raisons justifiant la création d'une gare nouvelle, de présenter les atouts et inconvénients des deux sites étudiés du point de vue ferroviaire ainsi que les aménagements indispensables au bon fonctionnement de chaque gare,

→ Côté Agglo : d'expliquer les attentes de la collectivité pour une gare nouvelle complémentaire de la gare existante, de présenter la nature du projet urbain qui pourrait être associé au nouveau pôle d'échanges, les modalités de transport envisagées pour y accéder et les contraintes à prendre en compte à l'échelle de chaque site étudié.

Dans un deuxième temps, il s'agissait :

→ Côté SNCF Réseau : de présenter, pour chaque site étudié, des esquisses de gare nouvelle et les fonctionnalités associées ainsi que la desserte ferroviaire envisagée tant en gare nouvelle qu'en gare existante à l'horizon de la réalisation du projet,

→ Côté Agglo : de présenter le schéma des déplacements et les aménagements envisagés à terme et approfondir la réflexion collective sur le projet urbain et les contraintes associées à chaque emplacement de gare nouvelle.

Deux groupes de travail « Gares nouvelles et projet de territoire » se sont ainsi tenus dans chaque Communauté d'agglomération :

→ Grand Narbonne, le 19 mars et le 7 avril 2015

→ Béziers Méditerranée, le 8 et le 22 avril 2015

Lire les enseignements des groupes de travail dans la partie 3 – Synthèse de la concertation avec les acteurs du territoire (3.3 Aux groupes de travail « Gare nouvelle et projet de territoire ») p.51





Visite du chantier CNM le 18 février 2015 à Nîmes

> LA VISITE DU CHANTIER DU CONTOURNEMENT DE NÎMES ET MONTPELLIER (CNM) : UN DISPOSITIF INNOVANT POUR INFORMER ET RASSURER LES ÉLUS

Lors de la 6^{ème} session des commissions consultatives organisées en novembre 2014, certains élus avaient soulevé des préoccupations sur le projet LNMP, ses impacts sur le territoire et les mesures à mettre en place pour les éviter, les réduire ou les compenser.

SNCF Réseau a pris l'initiative d'organiser **une « visite terrain » afin d'échanger plus en détail avec les maires présents sur les situations particulières de chaque commune concernée** par le projet et leur fournir une information fiable afin qu'ils puissent répondre aux questions de leurs administrés.

Cette journée de visite a été organisée le 18 février 2015, en partenariat avec la société Oc'Via, maître d'ouvrage du projet du Contournement de Nîmes et Montpellier (CNM). Le CNM est en effet un projet à la fois géographiquement proche des élus, relativement avancé et qui présente des problématiques similaires à celles de la LNMP. Dix élus ont été accueillis par Monsieur Thierry Parizot, Directeur Général d'Oc'Via, sur la base travaux de Nîmes. Grâce à ce dispositif innovant, les maires présents ont eut l'occasion d'échanger avec des experts tout au long de la journée.

Lire la fiche de synthèse de la visite du chantier CNM en annexe p.71

LES COLLECTIVITÉS ET LES ÉLUS MOBILISÉS

Soutenue par l'Europe, la France, la Région et la plupart des collectivités territoriales du Languedoc-Roussillon, la Ligne Nouvelle bénéficie également de l'appui du Réseau des villes et agglomérations pour la grande vitesse et l'interconnexion ferroviaire du couloir méditerranéen.

Réunis à Gérone en octobre 2014, les maires et présidents des agglomérations membres (dont Béziers, Montpellier, Narbonne, Perpignan, Carcassonne, Nîmes, Barcelone, Figueras, Lleida, Tarragona) ont adopté une déclaration commune.

Adressée aux États français et espagnol ainsi qu'aux institutions européennes, elle appelle à mobiliser les investissements nécessaires pour la réalisation de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, inscrite au réseau prioritaire européen.

LA DEMANDE DE TRACÉ ALTERNATIF PORTÉE PAR L'ASSOCIATION PMCV

A partir de 2012, l'association Pour le Maintien du Cadre de Vie (PMCV) prend contact avec le maître d'ouvrage pour lui formuler plusieurs avis sur :

- la mixité de la ligne,
- les trois variantes de tracé sur la section « plaine du Roussillon ».

Après une première rencontre avec SNCF Réseau, le 7 septembre 2012, l'association réitère son opposition au tracé « direct », réaffirme la primauté du tracé « PIG » et demande une étude complémentaire sur un tracé alternatif.

Une première proposition de tracé alternatif est faite le 19 novembre 2012, lors du comité partenarial n°3, avec transmission d'un schéma et deux options. Ce tracé alternatif évite les communes de Peyrestortes, Baho et Le Soler.

Un plan plus précis du tracé alternatif est proposé le 9 décembre 2014. SNCF Réseau a poursuivi l'analyse de cette variante de tracé pour en étudier la faisabilité et les impacts potentiels.

Les résultats de cette étude ont été envoyés aux principaux élus du territoire puis mis en ligne sur le site Internet du projet. Ils ont été présentés au public lors des réunions publiques de Perpignan, le 13 avril 2015 et de Salses-le-Château, le 28 avril 2015.

> L'OBSERVATOIRE DE LA SATURATION

Sur une recommandation de la Commission « Mobilité 21 », le Ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, a décidé le 29 novembre 2013 de mettre en place **un observatoire de la saturation ferroviaire sur l'axe Nîmes-Perpignan**. Cet observatoire devait permettre d'objectiver la réalité de la notion de saturation du réseau ferroviaire actuel afin d'être à même d'anticiper les travaux du projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Cet observatoire regroupe des représentants des différents acteurs intéressés : DGITM (Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer), SNCF, autres entreprises ferroviaires, Conseil Régional Languedoc-Roussillon, co-financeurs des études LNMP ainsi que des représentants des milieux économiques et des usagers.

Il est présidé par M. Eric Rebeyrotte, membre du CGEDD (Conseil général de l'Environnement et du Développement durable) et par le préfet de région Languedoc-Roussillon. Trois réunions se sont déjà tenues depuis sa mise en place :

- le 10 juillet 2014,
- le 29 janvier 2015,
- le 11 juin 2015.

> LES RENCONTRES BILATÉRALES

Les **nombreuses rencontres bilatérales menées sur demande** ont également répondu aux attentes émises par certains acteurs du territoire. En effet, parallèlement aux instances collégiales de concertation, SNCF Réseau a affiché sa volonté d'organiser toute réunion visant à expliquer des sujets particuliers.

Les rencontres bilatérales organisées depuis mars 2013 ont permis aux organismes professionnels, syndicats, fédérations, chambres consulaires, entreprises et collectivités et associations d'échanger avec les membres de l'équipe projet de manière approfondie et fructueuse : rappel du projet, présentation des études, des variantes de tracé proposées et du calendrier de concertation. **Plus de 120 réunions bilatérales ont donc été organisées.**



Réunion publique le 15 avril 2015 à Caves

2.3.2 L'INFORMATION ET LA CONSULTATION DU GRAND PUBLIC

Un dispositif de concertation complet a été mis en place par SNCF Réseau pour mobiliser un maximum de participants à la concertation.

> LE DISPOSITIF D'INFORMATION

Le site Internet www.lalignenouvelle.com

Le site internet www.lalignenouvelle.com rassemble **toutes les études et tous les documents de communication, de concertation et de gouvernance réalisés depuis le démarrage du projet**. Bien sûr, le site Internet a été mis à jour pour la présente concertation afin de mettre les nouveaux outils de concertation à disposition du public et recueillir l'avis des internautes (via le formulaire de contact classique mais aussi grâce à la mise en ligne d'un questionnaire pour tester la connaissance des internautes sur le projet et connaître leurs besoins en termes de moyens de déplacement).



La plaquette projet

Des plaquettes de présentation du projet ont été mises à disposition dans les mairies des 55 communes concernées par le tracé proposé, aux expositions en gares et lors de chaque réunion publique. La plaquette était également consultable sur le site Internet du projet. La plaquette **décrivait le contexte du projet, ses atouts, le tracé proposé mais aussi le calendrier du projet et toutes les modalités de participation à la concertation**.

Descriptif : format A4 fermé, 3 volets (6 pages).
Impression en 3000 exemplaires.



Les fiches thématiques

Cinq fiches thématiques ont été rédigées et distribuées aux réunions publiques afin d'anticiper les questions des participants sur certaines thématiques sensibles :

- **Bruit ferroviaire et protections acoustiques**
- **Acquisitions foncières**
- **Eau et transparence hydraulique**
- **Insertion paysagère et architecturale**
- **Patrimoine agricole**

L'objectif de ces supports était donc d'expliquer au public, de manière très synthétique et transparente, les engagements de SNCF Réseau sur ces différentes problématiques.

Descriptif : format A4 recto/verso. Impression de chaque fiche en 1800 exemplaires.



Les cartes « Tracé »

Cinq fiches « tracé » ont été réalisées. Distribuées à chaque réunion publique, les participants pouvaient clairement visualiser les variantes de tracé ainsi que le tracé proposé pour chacun des cinq secteurs de la ligne :

- **« Plaine du Roussillon »,**
- **« Corbières littorales »,**
- **« Basse plaine de l'Aude »,**
- **« Vallée de l'Orb et de l'Hérault »,**
- **« Gardiole, Mosson et Bassin de Thau ».**

Ces cartes en grand format étaient également disponibles dans les 55 mairies concernées par le projet.

Descriptif : format A3, recto seul. Impression de chaque fiche en 700 exemplaires.



Les plaquettes

« Gares nouvelles et projet de territoire »

Trois plaquettes ont été éditées, deux d'entre elles en partenariat avec les Communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée et du Grand Narbonne. Elles ont été diffusées dans les espaces d'information des collectivités et lors :

- des quatre groupes de travail « Gares nouvelles et projet de territoire »,
- de chaque réunion publique.

En plus d'aider à la localisation des emplacements possibles de gares, ces supports permettaient de rappeler de manière concrète les enjeux (atouts, inconvénients) d'une gare nouvelle dans le biterrois, le narbonnais et dans le Nord des Pyrénées-Orientales.

Descriptif : format A4 fermé, 4 pages. Impression de chaque modèle en 700 exemplaires.



Les panneaux d'information et le stand parapluie « tracé »



Trois panneaux d'information « itinérants » étaient installés à l'entrée de chaque salle de réunion publique. Un premier panneau rappelait les bénéfices du projet, un deuxième panneau, générique, précisait les dates de concertation, un troisième panneau affichait les logos de tous les partenaires du projet.

À côté de ces trois panneaux, un stand parapluie grand format permettait de visualiser clairement les variantes de tracé et le tracé proposé dans le secteur où se déroulait la réunion publique. Ce dispositif a permis au public de prendre connaissance du projet et de se

repérer avant le démarrage de la réunion publique et du débat.

Descriptif : panneaux d'information : format 85x210 cm.

Impression de chaque modèle en 3 exemplaires.

Stand parapluie : format 3x2,26 m. Impression de chaque modèle en 1 exemplaire (5 modèles au total).

Le film de présentation du projet

Ce support multimédia, fraîchement réalisé, a été diffusé lors de chaque réunion publique. Il a également été mis à la disposition de tous sur le site Internet du projet. Extrêmement clair sur l'historique du projet, mais aussi sur les enjeux de l'actuelle concertation, il a servi d'entrée en matière aux réunions publiques.



L'animation 3D du tracé

Un outil facilement lisible et performant a été réalisé pour présenter les variantes de tracé lors de chaque réunion publique : l'animation 3D du projet. Cette maquette virtuelle donnait aux participants la possibilité de survoler, territoire par territoire, les variantes de tracés proposées ainsi que leurs caractéristiques principales (remblais, déblais, tunnel, ouvrage d'art,...). Ce parcours très réaliste, enrichi des commentaires de l'équipe projet, a réellement facilité la visualisation des tracés. Il a permis aux participants, notamment aux riverains du projet, de poser des questions précises portant sur l'insertion du projet dans le territoire et de mieux comprendre les contraintes auxquelles SNCF Réseau doit faire face dans la conception du meilleur tracé possible.



Les expositions en gares

Afin d'être au plus près des usagers du train pendant la période de concertation, une exposition a été installée par SNCF Réseau dans trois grandes gares concernées par le projet LNMP.

Le dispositif mis en place se voulait simple et efficace :

- un **panneau d'exposition** rappelant les moyens de donner son avis sur le projet,
- une **borne d'accueil** bien visible, habillée de l'identité du projet,
- des **questionnaires** mis à disposition des voyageurs,
- une **hôtesse**, présente toute la journée sur site pour expliquer le projet, répondre aux questions des participants, distribuer les questionnaires,
- une **urne** pour recueillir les questionnaires.

Les gares concernées étaient celles des villes de :

→ Perpignan, le 7 avril 2015

Cette exposition a été bien fréquentée tout au long de la journée.

→ Narbonne, le 13 avril 2015

Cette exposition a connu une fréquentation régulière.

→ Béziers, le 20 avril 2015

Cette exposition a été un peu moins fréquentée que les expositions de Perpignan et de Narbonne. Toutefois, les voyageurs ont quand même pris le temps de répondre au questionnaire.

Voir l'analyse de ces questionnaires dans la partie 4 : Synthèse de la concertation avec le public (4.1 Analyse quantitative des expressions) p.54



Exposition en gare de Perpignan le 7 avril 2015

La campagne d'affichage chez les commerçants

Pour annoncer la tenue des réunions publiques, une **campagne d'affichage** a été lancée à la fin du mois de mars. 1020 affiches ont été distribuées dans les commerces, lieux publics et administrations des 55 communes concernées par le projet LNMP. Ces affiches annonçaient la date, l'heure et le lieu exact de chaque réunion publique.

Descriptif : affiches : format 30x40 cm, impression en 1100 ex. Format 40x60 cm, impression en 600 ex.

Le plan média

Plusieurs actions ont été menées auprès des médias afin d'annoncer les réunions publiques et les enjeux de la concertation.

Le plan média mis en place était le suivant :

SUPPORT	DATE	ACTION
Radio	Du 11 au 29 avril	152 spots sur NRJ et 107.7
Presse	Du 8 au 29 avril	31 insertions : > 18 annonces-presse 137Hx192L dans Midi-Libre (Béziers, Poussan, Salses-le-Château, Caves, Montpellier, Narbonne, Nissan-Lez-Ensérune, Perpignan, Pinet)
		> 9 annonces-presse 137Hx192L dans l'Indépendant (Caves, Narbonne, Perpignan, Salses-le-Château)
		> 4 annonces-presse 100Hx188L dans la Dépêche du Midi (pages départementales Aude)
Internet	Du 8 au 26 avril	bannières sur les sites Internet et applications : www.midilibre.fr www.lindependant.fr www.clubdes500.com
Lettre M	Edition du 7 avril	Encartage du questionnaire
Carte Com'	Du 8 avril au 29 avril	Diffusion de 10 000 exemplaires dans les centres commerciaux des 3 départements Hérault, Aude, Pyrénées-Orientales

Lire la revue de presse détaillée en annexe p.102

> LE DISPOSITIF DE PARTICIPATION ET D'EXPRESSION

Les réunions publiques

Du 13 au 29 avril 2015, le grand public a été invité à participer à 10 réunions publiques pour dialoguer sur les avancées du projet et son tracé.

- à Perpignan, le lundi 13 avril
18h - Amphithéâtre de l'Hôtel d'Agglomération Perpignan Méditerranée, boulevard Saint-Assisclé.
- à Montpellier, le mardi 14 avril
18h - Salle Fernand Pelloutier, place Thessalie.
- à Caves, le mercredi 15 avril
18h - Salle Municipale, rue de la Mairie.
- à Portel des Corbières, le jeudi 16 avril
18h - Espace Tamaroque, avenue du Stade.
- à Pinet, le lundi 20 avril
18h - Foyer des Campagnes, place de l'Eglise.
- à Nissan-Lez-Ensérune, le mardi 21 avril
18h - Salle Michel Galabru, route de Salles d'Aude.
- à Narbonne, le jeudi 23 avril
18h - Salle Bleue du Théâtre de Narbonne, avenue Maître Hubert Mouly.
- à Poussan, le lundi 27 avril
18h - Foyer des campagnes, Promenade du 8 mai.
- à Salses-le-Château, le mardi 28 avril
18h - Salle des fêtes, rue Gaston Clos.
- à Béziers, le mercredi 29 avril
19h - CCI Salle Gaillard, allées Paul Riquet.



Réunion publique le 28 avril 2015 à Salses-le-Château



Réunion publique le 27 avril 2015 à Poussan

Une animatrice professionnelle pour encadrer les réunions

Chacune des dix réunions d'échange organisées par SNCF Réseau a été animée par une animatrice professionnelle. À chaque soirée de débat, son rôle était de faciliter les échanges entre le public et les intervenants présents sur scène, en reformulant au besoin certaines questions et réponses, en facilitant la compréhension de certains sujets complexes mais surtout en veillant à ce qu'il soit répondu avec précision à toutes les questions posées.



Madame Estelle Brisset, animatrice des réunions publiques

Les temps forts du débat

Afin de faciliter les échanges avec le public, SNCF Réseau a choisi d'organiser les réunions publiques autour 4 temps forts.

TEMPS 1 : INTRODUCTION DE LA RÉUNION

Les objectifs étaient de :

- Présenter le garant de la concertation, sa mission et les moyens de le contacter,
- Annoncer les modalités de la concertation, ses principaux objectifs et différents moyens mis à disposition du public pour y participer,
- Rappeler le projet d'entreprise de SNCF Réseau et les principaux investissements sur le réseau existant de la région dans les années à venir,

A l'issue de ce temps de « mise en situation », les participants disposaient d'un temps de libre expression sur les sujets qui venaient tout juste d'être traités.

TEMPS 2 : LA LNMP, POURQUOI ?

Cette partie permettait de :

- Diffuser la vidéo du projet pour une compréhension aisée des enjeux et des étapes franchies jusqu'à présent,
- Rappeler les bénéfices attendus d'un tel projet.

A l'issue de cette présentation détaillée, les participants disposaient d'un temps de libre expression sur les thèmes précédemment traités.

TEMPS 3 : LA LNMP, COMMENT ?

Ce temps était consacré à :

- L'explication des différents critères permettant de comparer les variantes de tracé,
- L'analyse, carte à l'appui, de chaque variante étudiée par SNCF Réseau,
- La présentation des différentes propositions de sites de gares nouvelles et leur intérêt dans le cadre du projet pour les réunions de Narbonne et de Béziers.

A nouveau, les participants pouvaient librement poser leurs questions.

TEMPS 4 : CONCLUSION

Cette étape permettait de rappeler une dernière fois le calendrier du projet, les différentes modalités de participation à la concertation et, bien sûr, de remercier l'audience pour son écoute et sa coopération.

Force est de constater que la combinaison animation/séquençage des réunions a été très efficace puisque les échanges ont été nombreux et concis dans le contenu ainsi que particulièrement étendus dans leur durée.

La présence des cofinanceurs en tribune

Conscient du fait qu'un projet de Ligne Nouvelle est indissociable des autres projets d'aménagement et de transport des territoires traversés, SNCF Réseau a sollicité la **présence en tribune des élus co-financeurs du projet**. Leur présence effective à chaque réunion publique a montré leur soutien au projet et donné au public un éclairage direct sur les projets en cours dans les différents territoires.



Réunion publique le 14 avril 2015 à Montpellier

Pour chaque réunion publique, les élus présents aux côtés du maître d'ouvrage étaient les suivants :

> PERPIGNAN

Marie Meunier-Polge (Vice-présidente aux Transports de la Région Languedoc-Roussillon)
Jean-Marc Pujol (Maire et Président de Perpignan Méditerranée)
Hermeline Malherbe (Présidente du CD 66)

> MONTPELLIER

Marie Meunier-Polge (Vice-Présidente aux Transports de la Région Languedoc-Roussillon)
Philippe Saurel (Maire de Montpellier et Président de Montpellier Méditerranée Métropole)

> CAVES

Hervé Baro (Premier Vice-président du CD 11)
Marie Meunier-Polge (Vice-présidente aux Transports de la Région Languedoc-Roussillon)
Henri Martin (Vice-président Le Grand Narbonne)

> PORTEL-DES-CORBIÈRES

Hervé Baro (Premier Vice-président du CD 11)
Marie Meunier-Polge (Vice-présidente aux Transports de la Région Languedoc-Roussillon)
Henri Martin (Vice-président Le Grand Narbonne)

> PINET

Guy Amiel (Premier Vice-président de la Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée et Maire de Saint-Thibéry)
Jean-Claude Gaysot (Vice-président Région Languedoc-Roussillon, délégué à l'international et à l'Europe)

> NISSAN-LEZ-ENSÉRUNE

Florence Brutus
(Vice-présidente Région Languedoc-Roussillon)

> NARBONNE

Régis Banquet (Carcassonne Agglomération)
André Viola (Président du CD 11)
Didier Codorniou
(Vice-président Région Languedoc-Roussillon)
Henri Martin (Vice-président Le Grand Narbonne)

> POUSSAN

André Lubrano (Région Languedoc-Roussillon)

> SALSÉS-LE-CHÂTEAU

Hermeline Malherbe (Présidente du CD 66)
Jean-Claude Gaysot (Vice-président Région Languedoc-Roussillon, délégué à l'international et à l'Europe)

> BÉZIERS

Marie Meunier-Polge (Vice-présidente aux Transports de la Région Languedoc-Roussillon)
Michel Suère (Premier Vice-président à l'aménagement Béziers Méditerranée)

Le questionnaire



Un questionnaire a été réalisé afin de **mesurer le niveau de connaissance du projet** par les citoyens ainsi que leur **avis sur des points essentiels** du projet (priorité pour déterminer le tracé final, site privilégié pour accueillir une gare nouvelle, fréquence d'utilisation du train,...).

Ces questionnaires ont été mis à disposition du public :

- dans les expositions en gare de Perpignan, Béziers et Narbonne,
- dans l'édition Lettre M du 7 avril 2015
- dans les principaux commerces et lieux publics des 55 communes concernées par le projet
- à l'entrée de chaque réunion publique

Les internautes ont également pu répondre à ce questionnaire en ligne sur le site lalignenouvelle.com. Munis d'une carte T, ces questionnaires pouvaient être retournés gratuitement par La Poste.

Descriptif : format A5 fermé, 4 pages. Impression en 27 000 exemplaires.

La mise à disposition de registres

Afin que les citoyens puissent s'exprimer librement sur le projet, un registre a été mis à disposition du public dans chaque mairie des communes concernées par le projet ainsi que Perpignan, soit 56 exemplaires au total.



La mise à disposition d'une adresse email et d'un formulaire sur le site Internet du projet

En plus de pouvoir contacter librement le garant de la concertation, les internautes pouvaient s'adresser à l'équipe du projet via un formulaire accessible sur le site Internet. Ils pouvaient également lui envoyer un email à l'adresse suivante : contact@lalignenouvelle.com

Les réunions complémentaires organisées à la demande des communes*

La tenue des réunions publiques a eu des effets immédiats. De nombreux maires ont exprimé l'envie d'organiser des réunions dans leur commune afin de poursuivre le débat sur le projet et d'échanger plus en détail avec SNCF Réseau sur les impacts dans la commune en question.

→ Deux permanences à Villeneuve-lès-Béziers

À la suite de la réunion publique** de Béziers, deux journées de permanence ont été organisées les 8 et 9 juin après-midi sur proposition de SNCF Réseau pour rencontrer individuellement les habitants de Villeneuve-lès-Béziers qui émettaient des inquiétudes sur la problématique foncière. 50 personnes se sont rendues à ces permanences.



→ Une réunion de travail devenue réunion publique à Cuxac d'Aude

Suite aux réunions de Nissan-Lez-Ensérune et de Narbonne, le maire de Cuxac d'Aude a pris l'initiative d'organiser une réunion de travail avec SNCF Réseau. L'objectif était que le maître d'ouvrage présente aux participants les études hydrauliques réalisées dans la zone de Cuxac d'Aude. Cette réunion s'est déroulée le 3 juin, de 18h30 à 21h00, salle du jeu de Paume à Cuxac d'Aude.

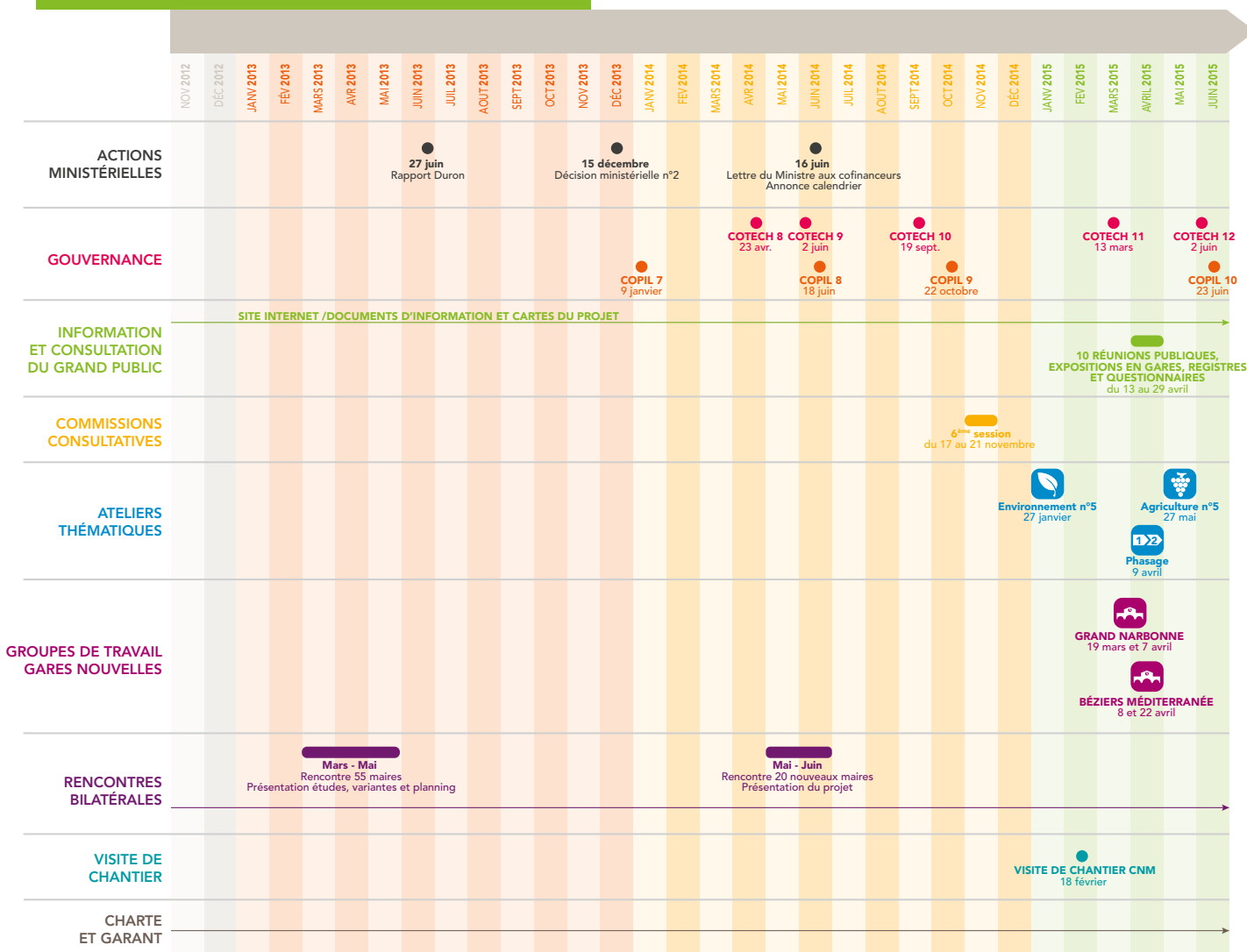
SNCF Réseau a d'abord présenté le projet LNMP puis laissé la parole aux spécialistes BRL Ingénierie pour une présentation concise des études. Les habitants ont ensuite pu poser toutes leurs questions. Portant sur la problématique hydraulique dans un premier temps, les questions se sont ensuite élargies autour du projet (nuisances sonores, vibrations, distances, fret...).

Avec 180 personnes présentes, la réunion s'est transformée en véritable réunion publique. Si les participants sont repartis avec des inquiétudes persistantes, le dialogue et l'écoute a permis de les minimiser.

* Lire la partie 4 (4.3 Synthèse thématique des expressions) p.62

** Suite aux réunions publiques, SNCF Réseau a également rencontré les maires de Roquefort-des-Corbières et de Montblanc.

CALENDRIER DE LA CONCERTATION DE LA SECONDE MOITIÉ DE L'ÉTAPE 2 (NOVEMBRE 2012-JUIN 2015)



→ Action en continu





Commission consultative - séquence 1, le 17 novembre 2014 à Perpignan

03

**SYNTHÈSE DE LA
CONCERTATION
AVEC LES ACTEURS
DU TERRITOIRE**

3.1 AUX COMMISSIONS CONSULTATIVES

Comme précisé dans la partie 3.3 « Le dialogue avec les acteurs », les Commissions consultatives, permettent d'échanger de manière approfondie avec les élus afin de bénéficier de leur connaissance du territoire et des enjeux locaux, de leur permettre de s'approprier les éléments du projet et de recueillir formellement leurs avis sur les études et les productions des ateliers. **De nombreux enseignements sont ressortis des cinq commissions consultatives organisées du 17 au 21 novembre 2015.**

> COMMISSION CONSULTATIVE SÉQUENCE 1 À PERPIGNAN : UN REFUS CLAIR DE LA MIXITÉ

Certains participants se sont rejoints pour exprimer **le refus de la mixité** dans la Plaine du Roussillon. Deux arguments ont été avancés : le PIG (Projet d'intérêt général) doit être respecté et celui-ci ne prévoit pas de mixité dans ce secteur. Par ailleurs, contrairement à une ligne mixte, une simple ligne voyageurs permettrait de limiter l'impact sur le paysage dans le secteur du Soler et garantirait l'activité économique de Saint Charles et plus largement l'économie du département.

> COMMISSION CONSULTATIVE SÉQUENCE 2 À CAVES : LE PIG FAIT CONSENSUS

Cette commission a fait consensus. Les élus ont exprimé **un accord unanime sur le choix du tracé PIG**. Ces derniers souhaitent à présent que le projet se réalise rapidement. Dans ce secteur, les questions agricoles et foncières se sont également faites plus nombreuses avec la définition plus précise du tracé, notamment pour une dizaine de maisons directement impactées par le projet.

> COMMISSION CONSULTATIVE SÉQUENCE 3 À NARBONNE : LES SITES DE GARES AU CŒUR DU DÉBAT

A l'issue de ce rendez-vous, **le site de « Pont des Charrettes » a remporté l'adhésion**. Seule la commune de Cuxac d'Aude a exprimé une préférence pour le site de « Prax ». Les agglomérations ont par ailleurs souhaité qu'un travail collaboratif solide soit mis en place tout au long du projet, notamment sur la problématique des aménagements connexes liés à l'implantation des gares (voiries notamment).

Avec la connaissance plus précise du tracé, de premières inquiétudes et questions ont émergé sur les nuisances sonores (notamment dans le secteur de Montredon-des-Corbières), les acquisitions foncières et la transparence hydraulique. Sur ces sujets, les partenaires attendent beaucoup de pédagogie de la part de SNCF Réseau.

> COMMISSION CONSULTATIVE SÉQUENCE 4 À BÉZIERS : DES QUESTIONS PRÉCISES SUR L'IMPACT DU PROJET

Des demandes localisées et explicites sur **l'impact du projet** ont été exprimées tout au long de cette commission : impact foncier à Villeneuve-les-Béziers et Cers, traitement des impacts sonores à Florensac et à Pinet, traitement de l'impact visuel et réserves foncières pour l'AOC à Pinet, protection des captages à Florensac, évitement du domaine du château de Coussergues et de l'écopôle de la Valasse à Montblanc, évitement de la zone de la Capucière, de la carrière, de la zone habitée, de la zone du volcan à Bessan.

> COMMISSION CONSULTATIVE SÉQUENCE 5 À MONTPELLIER : UN TRACÉ HISTORIQUE ESPÉRÉ

La proposition de **retenir le tracé historique (ou Projet d'Intérêt Général) a rassuré l'ensemble des maires fidèles au rendez-vous**. Deux maires ont eu des attentes précises : une collaboration étroite avec SNCF Réseau pour le maire de Gigean afin « d'éviter les dégâts dans la Gardiole », une meilleure communication de la part des « opérateurs » sur les travaux CNM en direction des administrés de la part du maire de Lattes.

Lire la synthèse des 5 commissions consultatives en annexe p.73



Commission consultative - séquence 3, le 19 novembre 2014 à Narbonne

3.2 AUX ATELIERS THÉMATIQUES ENVIRONNEMENT, PHASAGE ET AGRICULTURE

> L'ATELIER ENVIRONNEMENT

Pour préparer la définition du projet dans la perspective de l'enquête publique, **un atelier environnement (le cinquième) a été organisé à Montpellier le 27 janvier 2015**. SNCF Réseau y a convié les services de l'État et les collectivités territoriales, les chambres consulaires et le monde associatif. L'objectif de cet atelier, qui s'est déroulé sur une journée, était de présenter les études environnementales et territoriales réalisées depuis le dernier atelier (le matin) et qui ont servi de données d'entrée au travail de rétablissements des continuités écologiques présenté l'après-midi.

Cet atelier se concentrait **sur les aspects méthodologiques, dans le but d'avoir un retour des acteurs de terrain et les connaissances scientifiques** puis d'initier ensuite un travail plus précis dans le cadre de la progressivité des études.

Sur le volet zones humides, le Conservatoire Régional des Espaces Naturels et l'ONEMA, notamment, ont rappelé que la compensation de ces zones humides devait bien intégrer la notion de fonctionnalités (bien définir l'espace fonctionnel des zones humides) et bien prendre en compte, dans l'état initial, toutes les études menées par d'autres maîtres d'ouvrage sur le territoire du projet.

Sur l'aspect Trame Verte et Bleue (TVB), le Conseil Régional et la DREAL Languedoc-Roussillon ont salué la prise en compte opérationnelle du SRCE (Schéma régional de cohérence écologique) par le projet LNMP,

même si ce dernier n'est pas encore approuvé. Il sera intéressant de pouvoir recouper l'étude TVB LNMP avec le diagnostic réalisé pour le SRCE au 1/25000ème.

La Fédération Régionale des Chasseurs du Languedoc-Roussillon a remercié SNCF Réseau d'avoir pris en compte l'étude cynégétique dans le cadre du projet LNMP. Elle a insisté sur le facteur d'acceptation sociale très important qu'est la prise en compte des espèces plus ordinaires et mieux connues du grand public.

Sur le rétablissement des trames bleues, l'ONEMA et la DREAL LR ont demandé de privilégier les portiques ouverts plutôt que des buses ou ponts cadres avec radier béton. Ces portiques sont la meilleure solution apportée au projet car ils ne modifient pas l'état naturel du fond de lit.

Enfin, le GOR (Groupe Ornithologique du Roussillon) et la LPO de l'Aude (Ligue de Protection des Oiseaux) ont demandé à ce qu'une attention particulière soit portée à la définition des mesures de réduction et de compensation dans la traversée des Corbières, bastion d'espèces patrimoniales à forts enjeux.



Atelier thématique environnement n°5, le 27 janvier 2015 à Montpellier

> L'ATELIER PHASAGE

Pour préparer la définition du projet dans la perspective de l'enquête publique, **un atelier phasage a été organisé à Montpellier le 9 avril 2015**. SNCF Réseau y a convié les services de l'Etat et des collectivités cofinçant le projet, les chambres consulaires et des associations s'intéressant aux questions ferroviaires. Au regard de la future grande Région Languedoc-Roussillon / Midi-Pyrénées, des représentants des services de la Région Midi-Pyrénées, du département de la Haute-Garonne et de Toulouse Métropole ont également été invités.

L'objectif de cet atelier, qui s'est déroulé sur une journée, **était d'apporter un éclairage sur le phasage des projets de lignes nouvelles en France et de présenter les principes, modalités et scénarios d'un éventuel phasage du projet LNMP**.

Si pour beaucoup de participants, il était encore trop tôt pour se prononcer sur un scénario de phasage préférentiel, tous ont salué la démarche entreprise par SNCF Réseau et se sont dit satisfaits quant à la mise à niveau des connaissances apportée. Ils ont souhaité poursuivre le travail partenarial engagé autour de ce sujet. L'importance du consensus politique autour des grands projets d'aménagement a été soulignée par l'ensemble des participants comme l'un des grands enseignements de cet atelier.

Certains représentants des collectivités, services de l'Etat et associations présents ont fait part de leurs préférences quant aux scénarios de phasage étudiés et présentés par SNCF Réseau :

→ La DDTM 11 a demandé de ne pas écarter l'idée d'un premier phasage à Narbonne.

- Le Conseil départemental des Pyrénées-Orientales a souligné la pertinence d'un phasage géographique en trois phases ou en deux phases à Rivesaltes si les finances le permettent.
- L'agglomération de Perpignan Méditerranée a souligné la pertinence d'un phasage géographique en trois phases.
- L'association Energie TGV a proposé une alternative de phasage en deux temps, avec dans un premier temps la réalisation du tronçon Montpellier – Béziers Est et du raccordement TP Ferro – Plaine du Roussillon, puis dans un deuxième temps la finalisation de la ligne avec la réalisation du tronçon Plaine du Roussillon – Béziers Est.

> L'ATELIER THÉMATIQUE AGRICULTURE, VITICULTURE, FONCIER N°5

L'atelier thématique agriculture, viticulture, foncier n°5 s'est déroulé le 27 mai 2015. Il a été organisé dans l'optique de présenter les résultats des études menées par les Chambres d'agriculture de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales sur les impacts du projet LNMP à l'échelle de chaque exploitation. Le but était aussi de recueillir l'avis et les attentes des agriculteurs/viticulteurs concernés par cette problématique forte.

Cette réunion était attendue par la profession qui a été globalement satisfaite de l'organisation et du contenu de l'étude. **Une demande majeure a été formulée : anticiper les acquisitions foncières, notamment pour retrouver les surfaces agricoles prélevées dans le cadre des besoins** de la réalisation du projet ferroviaire. Les Conseils généraux ont également exprimé la nécessité de faire des réserves foncières aux fins de compensation.

Lire la synthèse des 3 ateliers en annexe p.78



Atelier thématique phasage, le 9 avril 2015 à Montpellier

3.3 AUX GROUPES DE TRAVAIL « GARE NOUVELLE ET PROJET DE TERRITOIRE »

Dans le cadre de leurs propres démarches de territoire, deux groupes de travail « **Gare nouvelle et projet de territoire** » ont été mis en place par les agglomérations de Béziers Méditerranée et du Grand Narbonne avec l'appui de SNCF Réseau. L'objectif de ces groupes de travail réunissant des élus communautaires était **de définir un site préférentiel pour les futures gares nouvelles du biterrois et du narbonnais**. Les deux groupes de travail se sont chacun réunis à deux reprises : dans un premier temps, pour élaborer une grille de critères ferroviaires et territoriaux facilitant la comparaison des sites et dans un second temps, pour comparer les résultats des analyses ferroviaires et territoriales réalisées

> LE GROUPE DE TRAVAIL « GARE NOUVELLE ET PROJET DE TERRITOIRE » DANS LE BITERROIS

Dans le biterrois, **le groupe de travail s'est réuni les 8 et 22 avril 2015** et a rassemblé des élus et représentants des services de l'agglomération de Béziers Méditerranée, ainsi que des représentants de la SEBLI, du SCOT du biterrois et de l'association TGV Développement. L'analyse multicritère portait sur deux sites de gares pressentis : le site « A75 » et le site « Canal du Midi ».

Le groupe de travail a permis à certains élus de Béziers Méditerranée de réaffirmer leur soutien au principe d'une gare nouvelle pour le Biterrois. Au regard des analyses multicritères ferroviaires et territoriales présentées, les élus et services de Béziers Méditerranée ont fait part de leur préférence pour le site dit « A75 », le maire de Villeneuve-lès-Béziers faisant part de sa forte inquiétude pour le site dit « Canal du Midi » engendrant des impacts majeurs sur certaines habitations de la commune. La nécessité de poursuivre les investissements sur la gare actuelle a également été soulignée.

> LE GROUPE DE TRAVAIL « GARE NOUVELLE ET PROJET DE TERRITOIRE » DANS LE NARBONNAIS

Dans le narbonnais, **le groupe de travail s'est réuni le 19 mars et le 7 avril 2015** et a rassemblé des élus et représentants des services de l'agglomération du Grand Narbonne, le vice-président « Aménagements » de Carcassonne Agglomération et un représentant « routes et transports » du Conseil départemental de l'Aude. L'analyse multicritère portait sur deux sites de gares pressentis : le site « Pont des Charrettes » et le site « Les Prax ».

Les élus du Grand Narbonne ont réaffirmé leur forte mobilisation pour la création d'une gare nouvelle soulignant que celle-ci bénéficiera à tout le territoire Audois. Parmi les deux sites pressentis, et au regard des analyses multicritères ferroviaires et territoriales présentées, la préférence des participants à l'atelier s'est

portée sur le site dit « Pont des Charrettes » offrant des possibilités de développement urbains plus importants et étant moins soumis aux risques d'inondations que le site dit « Les Prax ».

*Lire la synthèse de chacun des 4 groupes de travail
« Gare nouvelle et projet de territoire » en annexe p.79*

3.4 AUX RENCONTRES BILATÉRALES

Entre mars et mai 2012, **les rencontres individuelles des 55 maires des communes concernées** ont permis de conserver un fil tendu d'information et de maintenir le dialogue avec les élus locaux. Ces rencontres ont été appréciées. Elles ont permis aux élus d'échanger en continu avec l'équipe en charge du projet.

Les rendez-vous avec les nouveaux maires suite aux élections municipales de mars 2014 ont été guidées par le même principe : rendre compte de l'état d'avancement du projet et répondre aux interrogations des nouveaux élus. Les rencontres individuelles à la demande des élus et des associations ont également été bien perçues par ces derniers : elles ont permis d'échanger sur des sujets bien précis et de désamorcer certains points de blocage.

DANS LA PLAINE DU ROUSSILLON, L'INADÉQUATION DU TRACÉ ALTERNATIF AUX BESOINS EXPRIMÉS ET AUX DÉCISIONS PRISES

Après analyse du tracé alternatif tel que proposé en décembre 2014 par l'association PMCV, il ressort que :

1. ce tracé implique une modification du programme fonctionnel du projet lui-même, après 25 ans d'études, en dehors d'emprises acceptées de tous.
2. ce tracé va à l'encontre des décisions et des engagements pris mais aussi à l'encontre des besoins des entreprises et des populations riveraines :
 - à l'encontre du débat public du printemps 2009 et de ses conclusions, ainsi que de toutes décisions ministérielles prises jusqu'à présent (DM n°1 du 14 novembre 2011 et DM N°2 du 15 décembre 2013) ;
 - à l'encontre des engagements européens sur les réseaux de transports prioritaires (RTE-T) en matière de grande vitesse, interopérabilité et désaturation, risquant de faire perdre la subvention européenne (10% à minima du coût, soit à minima 500 M€) ;
 - à l'encontre des besoins des entreprises de la plateforme multimodale de Saint Charles : la concentration de tous les trafics y compris TER et TGV sur les voies d'accès est un handicap à son développement futur ;
 - à l'encontre de l'activité économique du Roussillon car le tracé proposé nécessite de détruire 57 750 m² de locaux d'entreprises et 37 350 m² de serres et annexes agricoles ;
 - à l'encontre des besoins des populations riveraines : ce tracé génère plus de 2 fois plus de logements détruits et de logements exposés au bruit ferroviaire.

Pour ces différentes raisons, SNCF Réseau a proposé aux partenaires cofinanceurs de ne pas poursuivre l'étude du tracé alternatif.



Réunion publique à Perpignan le 13 avril 2015

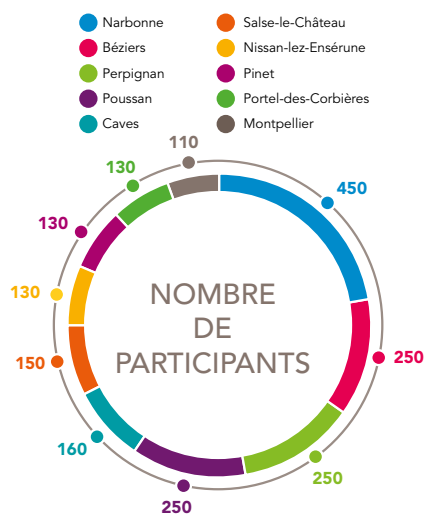
04

SYNTHÈSE DE LA
CONCERTATION
AVEC LE PUBLIC

4.1 ANALYSE QUANTITATIVE DES EXPRESSIONS

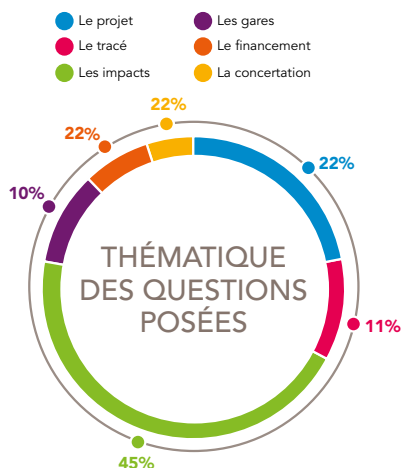
4.1.1 EN RÉUNION PUBLIQUE

Les dix réunions publiques ont connu un rassemblement fort. **Plus de 2 000 personnes** se sont rendues à ces rendez-vous et environ **300 interventions ont été enregistrées**. Une participation particulièrement importante a pu être observée à Narbonne, Béziers, Perpignan et Poussan. Les personnes les plus « concernées » par le projet sont celles qui se sont le plus facilement déplacées aux réunions. À Narbonne, Béziers et Perpignan il était effectivement essentiellement question de parler des sites de gares nouvelles. Montpellier, peu impactée par le projet, a rassemblé le plus petit nombre de participants.



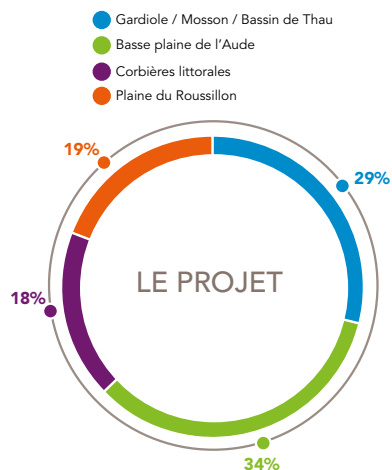
> LES THÉMATIQUES

La question des impacts, (problématiques hydrauliques, nuisances sonores, insertion paysagère, viticulture, foncier) a été la plus fréquente, **celle-ci représentant 45% des interventions**. Les questions liées au projet : son opportunité, la mixité, le calendrier et la ligne actuelle, arrivent en deuxième position et représentent 22% des questions et remarques. Le tracé : 11% des questions et remarques et les gares nouvelles : 10% des questions et remarques ont été les troisièmes et quatrièmes thématiques les plus abordées. Enfin les questions liées au financement du projet : 7% et à la concertation : 5%, représentent les thématiques les moins abordées par le public.



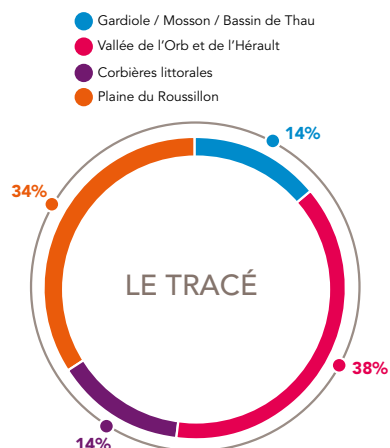
> LE PROJET

Les questions / remarques liées au projet (opportunité, mixité, calendrier, ligne actuelle) représentent environ 22% des interventions en réunion publique. Celles-ci ont principalement été formulées dans le secteur « Basses plaines de l'Aude » (34%) ainsi que dans le secteur « Gardiole, Mosson et Bassin de Thau » (29%) où certains acteurs associatifs ont remis en question le projet.



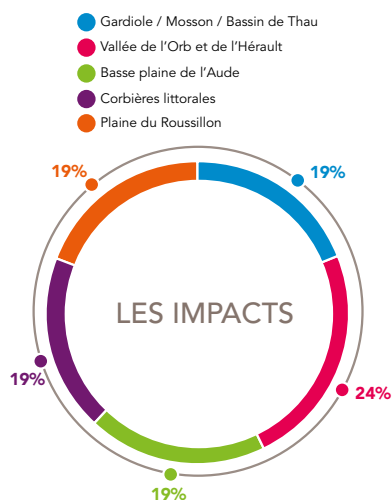
> LE TRACÉ

Les questions / remarques liées au tracé (variantes présentées, variante proposée par SNCF Réseau, propositions d'autres variantes) représentent environ 11% des interventions en réunion publique. Celles-ci ont principalement été formulées dans le secteur « Vallée de l'Orb et de l'Hérault » (38%) concernant le raccordement fret marchandises à l'Est de Béziers et dans la « Plaine du Roussillon » (34%) où d'une manière générale les acteurs refusent tout tracé qui contourne Perpignan.



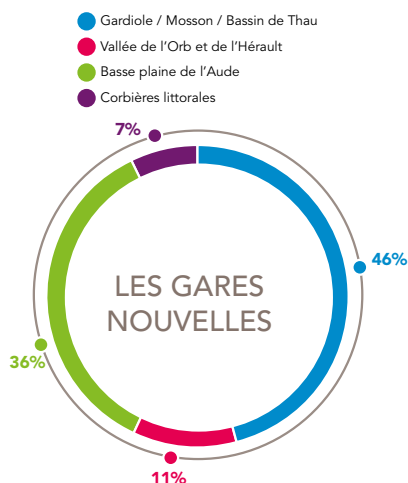
> LES IMPACTS

Les questions / remarques liées aux impacts (hydraulique, nuisances sonores, insertion paysagère, viticulture, foncier) représentent environ 45% des interventions en réunion publique. Il est intéressant de noter que celles-ci se répartissent de manière quasiment égales selon les secteurs.



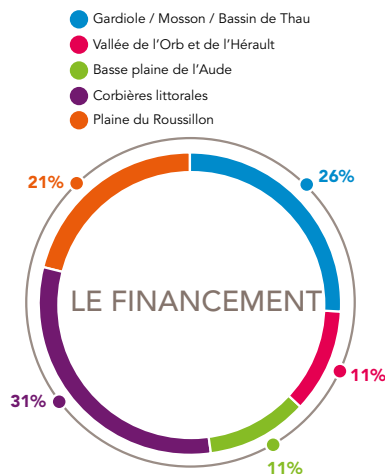
> LES GARES NOUVELLES

Les questions / remarques liées aux gares nouvelles (opportunité, emplacement et impacts, desserte du Nord du bassin de Thau) représentent environ 10% des interventions en réunion publique. Celles-ci ont principalement été formulées dans le secteur « Gardirole, Mosson et Bassin de Thau » (46%) où des demandes pour une gare nouvelle entre Montpellier et Béziers ont été formulées et dans le secteur « Basses plaines de l'Aude » (36%) concernant la gare nouvelle prévue pour le Narbonnais.



> LE FINANCEMENT

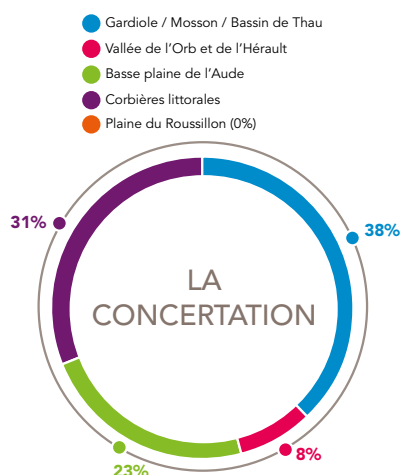
Les questions / remarques liées au financement (capacité des cofinanceurs, financement européen, phasage, calendrier) représentent environ 7% des interventions en réunion publique. Celles-ci ont principalement été formulées dans le secteur « Corbières littorales » (31%).



> LA CONCERTATION

Les questions / remarques liées à la concertation (qualité de l'information et du dialogue, demandes de travail collaboratif) représentent environ 5% des interventions en réunion publique. Celles-ci ont principalement été formulées dans le secteur « Gardirole, Mosson et Bassin de Thau » (38%) concernant des demandes de précisions quant aux documents proposés par SNCF Réseau, dans le secteur des « Corbières littorales » (31%) et des « Basses plaines de l'Aude » (23%) où des demandes de travail plus collaboratif et d'échanges plus soutenus ont été formulées.

Lire la synthèse de chacune des 10 réunions publiques en annexe p.83



4.1.2 PAR LE BIAIS DES REGISTRES

56 registres ont été mis à disposition des citoyens dans les mairies des 55 communes concernées par le projet. Un registre a également été remis à la ville de Perpignan.

À L'ISSUE DE LA CONCERTATION :

- **51 registres** ont été retournés au maître d'ouvrage, soit plus de 91% de retours,
- **33 registres** ont été retournés sans commentaires, soit près de 65%,
- **18 registres** ont été retournés avec des commentaires, environ 35%.

122 nouvelles contributions sont venues enrichir la concertation par le biais des registres :

- **À Villeneuve-lès-Maguelone**, 1 contribution de l'adjoint au maire a été inscrite dans le registre. Celui-ci est favorable au projet mais il demande qu'une attention particulière soit portée sur le fret ferroviaire, les nuisances sonores et visuelles (demande des mesures de protection), le quartier du Pont et les zones de captage.
- **À Gigean**, 1 remarque a été inscrite. La personne a exprimé sa préférence pour la variante bleue.
- **À Balaruc-le-Vieux**, 2 remarques ont été annotées. La pertinence d'une gare TGV est remise en cause et les nuisances sonores sont à prendre sérieusement en compte.
- **À Cers**, 1 demande a été transmise, celle de conserver le PIG et de préserver le bâti.
- **À Villeneuve-lès-Béziers**, 1 personne annonce son soutien au projet, 1 autre précise être défavorable au projet, notamment à cause des nuisances sonores qu'il risque d'engendrer.
- **À Béziers**, 2 contributions provenant d'associations soulignent la lenteur du projet et les problématiques foncières sur la commune, notamment l'impact des tracés et du raccordement sur le foncier. Une préférence pour le tracé PIG et pour une gare centre a été exprimée.
- **À Coursan**, 1 habitant s'interroge sur les acquisitions foncières avec une question ouverte.
- **À Cuxac d'Aude** : 10 remarques ont été écrites, dont une du maire. Plusieurs d'entre-elles sont en défaveur du projet jugé non acceptable tel quel, trop proche du village et engendrant trop d'impacts négatifs sur la transparence hydraulique et les nuisances sonores. Un viaduc est vivement souhaité.
- **À Montredon-des-Corbières** : 1 remarque a été déposée, celle du maire. Il exprime sa préférence pour la création d'une gare nouvelle sur le site « Pont des Charrettes ».
- **À Peyriac-de-Mer**, 1 question d'ordre foncier a été déposée.
- **À Sigean**, 1 personne a souhaité savoir si la commune était concernée par le projet.

- **À Roquefort-des-Corbières**, 5 avis ont été exprimés et une pétition a été déposée. Les personnes qui se sont exprimées ont demandé à ce qu'une attention particulière soit portée à l'insertion paysagère de la ligne (en l'enterrant au maximum), à la limitation des nuisances sonores et à la préservation du cadre de vie des riverains.
- **À Fitou**, 3 contributions concernent la demande de passage pour la faune et des dédommagements matériels pour les chasseurs, une attention particulière pour les vigneron et viticulteurs avec une prévision de capacité de réemploi des terres et des indemnités par parcelle, ainsi qu'une mixité de la ligne.
- **À Salses-le-Château**, 9 contributions ont été laissées, dont une provenant du maire. Un avis exprime un soutien à la Ligne Nouvelle, un autre attend de la ligne qu'elle soit totalement mixte. De nombreuses contributions ont été inscrites en faveur de la fermeture du passage à niveau sur la ligne existante.
- **À Peyrestortes**, 21 avis ont été comptabilisés. Ils s'opposent à la construction de la Ligne Nouvelle, à la mixité et demandent l'étude de la variante proposée par l'association PMCV.
- **À Baho**, 59 contributions, dont une du maire et de deux associations, ont été comptabilisées. Les avis émis s'opposent à la réalisation de la ligne nouvelle, (près de 40 personnes se sont exprimées en ce sens) ainsi qu'à la mixité de cette ligne. Une forte demande d'étudier la variante de l'association PMCV a été mentionnée dans ce registre. Il est aussi demandé de privilégier la desserte par la gare centre de Perpignan pour les TGV. Les notions liées aux impacts fonciers, viticoles et aux nuisances acoustiques ont également été évoquées.
- **À Baixas**, 1 contribution d'une association politique demandant l'étude approfondie de la variante PMCV.
- **Au Soler**, 1 commentaire a été laissé par une personne déclarant être en faveur du projet.

La commune de Baho comptabilise le plus grand nombre de contributions (59), dans l'ensemble défavorable au projet de ligne nouvelle ainsi qu'à la mixité de cette ligne. Peyrestortes arrive en seconde position en terme de nombre d'avis (21), puis vient Cuxac d'Aude (10). Encore une fois, les avis sont plutôt négatifs par rapport au projet. De manière assez logique, les personnes les plus inquiètes sur le projet sont celles qui se sont le plus souvent déplacées en mairie.

Par ailleurs, la mairie de Roquefort-des-Corbières a joint au registre une pétition de 400 signatures et de 40 avis reçu via le site Internet de la mairie. Cette pétition a été ouverte en mairie le 14 juillet 2014. Bien que conscients de l'intérêt d'une ligne nouvelle, les pétitionnaires s'opposent à l'implantation de la LNMP telle qu'elle est proposée par SNCF Réseau, à savoir dans les emprises du tracé de 1995.

4.1.3 PAR LE BIAIS DES QUESTIONNAIRES

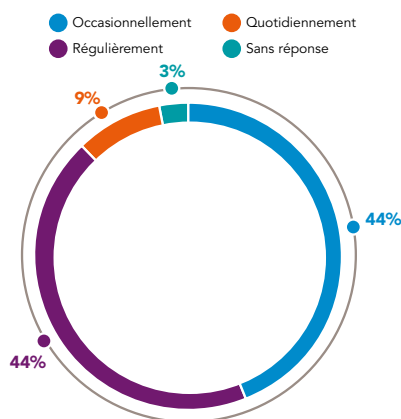
Le questionnaire mis à disposition du public pendant la concertation a permis de mesurer le niveau de connaissance du projet des participants et de recueillir leur avis sur des points essentiels du projet.

645 questionnaires ont été reçus et analysés :

- 89 questionnaires* ont été collectés à l'issue des réunions publiques,
- 245 via la Poste,
- 179 via les expositions en gares
- 132 via le site internet.

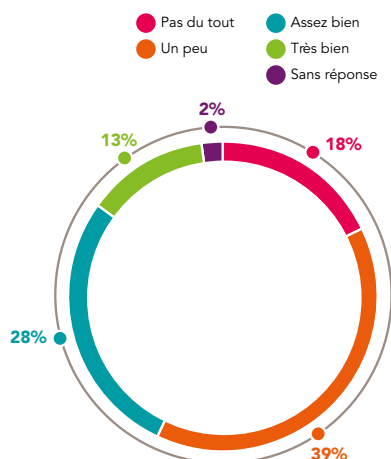
> LES PERSONNES AYANT RÉPONDU SONT-ELLES DES USAGERS DU TRAIN ?

Les réponses aux questionnaires sont partagées entre des usagers réguliers du train (44%) et des usagers occasionnels (44%). Très peu de voyageurs utilisent quotidiennement ce mode de transport (9%).



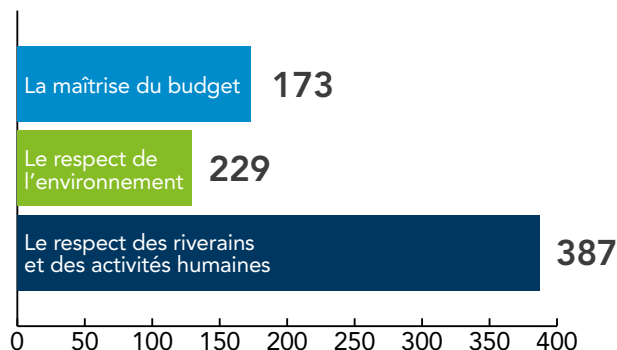
> QUEL EST LEUR NIVEAU DE CONNAISSANCE DU PROJET LNMP ?

Globalement, les personnes ayant répondu au questionnaire connaissent le projet LNMP. Seulement 18% affirment ne pas le connaître.



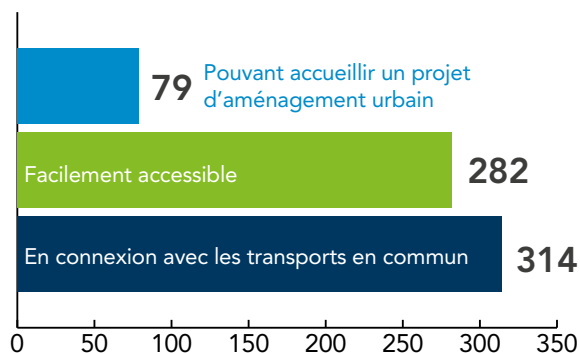
> QUELLE EST LA PRIORITÉ À DONNER POUR DÉTERMINER LE TRACÉ FINAL ?

Près de la moitié des personnes ayant répondu au questionnaire (49%) estiment que pour déterminer le tracé final l'accent doit être mis sur le respect des riverains et des activités humaines. Toutefois, pour un grand nombre de personnes interrogées, les trois critères sont importants et doivent être pris en considération de manière égale.



> QUELLES CARACTÉRISTIQUES ATTRIBUER AUX SITES DE GARE NOUVELLE ?

La majorité des personnes ayant répondu au questionnaire souhaitent que les sites de gare soient à la fois connectés avec les transports en commun (46%) et facilement accessibles (42%). La possibilité d'aménager un quartier autour de la gare nouvelle n'apparaît pas comme une priorité (12%).

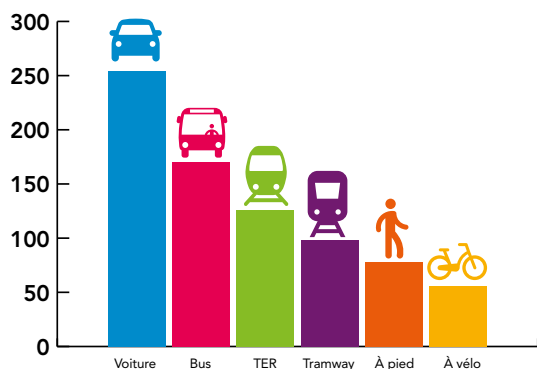


Dans le secteur de la « Vallée de l'Orb et de l'Hérault », directement concerné par la gare nouvelle de Béziers, les participants souhaitent une gare en connexion avec les transports en commun (48%). Dans le secteur des « Basses plaines de l'Aude », directement concerné par la gare nouvelle de Narbonne, les participants souhaitent une gare accessible (45%).

* (26 à Perpignan, 18 à Portel-des-Corbières, 10 à Béziers, 9 à Nissan-Lez-Ensérune, 8 à Montpellier, 6 à Pinet, 5 à Salses-le-Château, 3 à Narbonne et à Caves, 1 à Poussan)

> QUEL MOYEN DE TRANSPORT SOUHAITENT-ILS PRIVILÉGIER POUR SE RENDRE EN GARE ?

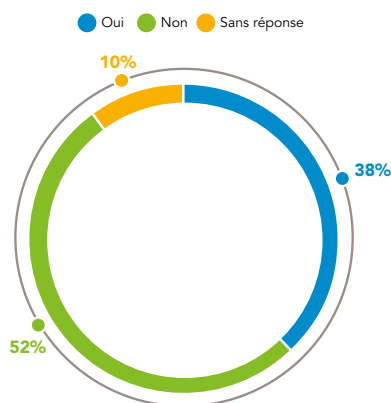
La voiture est le moyen de transport privilégié pour se rendre à la gare nouvelle (32%). Le bus arrivant en seconde position (22%) suivi du TER (16%) et du tramway (13%).



Dans le secteur de la « Vallée de l'Orb et de l'Hérault », directement concerné par la gare nouvelle de Béziers, 1/3 des participants privilégient la voiture comme principal moyen de transport. C'est également le cas dans le secteur « Basse plaine de l'Aude », directement concerné par la gare nouvelle de Narbonne, où là encore environ 1/3 des participants privilégient la voiture pour se rendre en gare.

> QU'EN EST-IL DE LA CRÉATION D'UNE HALTE AU NORD DES PYRÉNÉES-ORIENTALES ?

52% des personnes ayant répondu au questionnaire ne sont pas favorables à la création d'une halte au Nord des Pyrénées-Orientales.



Dans le secteur directement concerné qu'est la « Plaine du Roussillon », 70% des participants sont défavorables à une halte au Nord du département des Pyrénées-Orientales.

> QUESTION OUVERTE SUR LE PROJET, SON TRACÉ, SES GARES NOUVELLES

Une première question ouverte permettait aux participants de donner un avis libre sur le projet. 156 personnes se sont exprimées. Les réponses recueillies peuvent être regroupées sous quatre thématiques principales :

→ Le coût de projet

17 personnes contestent ce projet de ligne et de gares nouvelles, le jugeant trop onéreux pour le peu de bénéfices que celui-ci apporterait au territoire.

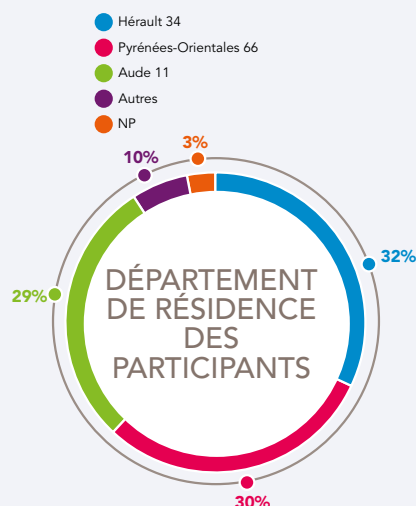
→ Le respect des riverains et des activités humaines

Avec le passage de la ligne nouvelle, plusieurs habitants émettent des inquiétudes quant aux risques de nuisances qu'il peut engendrer. Ils craignent une augmentation des nuisances sonores déjà causées par l'autoroute. Pour ces derniers, le respect des riverains et des activités humaines doit être prioritaire dans le cadre de la réalisation du projet. Ceci justifie leur réponse à la question « Sur quoi l'accent doit être mis pour déterminer le tracé final ? », la majorité des personnes ayant répondu « Le respect des riverains et des activités humaines ». De plus, les riverains souhaitent que ce projet respecte au maximum l'environnement : qu'il ne défigure pas les paysages et leur village.

→ L'impact sur l'économie

Les avis sont partagés sur la question de l'impact de ce projet sur le développement économique de la région et des villes concernées. D'un côté, des personnes sont favorables au projet, le trouvant indispensable voire urgent afin de développer l'activité économique locale. Ces derniers, enthousiastes, espèrent qu'il sera créateur d'emplois. De plus, la ligne nouvelle permet de rendre plus facile l'accès vers l'Espagne. D'autres ne sont pas favorables au projet. Ils sont sceptiques sur la rentabilité du projet et craignent que celui-ci engendre la fermeture de sites et/ou la délocalisation d'entreprises.

LES HABITANTS DE L'HÉRAULT ET DES PYRÉNÉES-ORIENTALES ONT ÉTÉ LES PLUS NOMBREUX À RÉPONDRE AU QUESTIONNAIRE



→ Les gares nouvelles

Globalement, 5 personnes sont contre la construction de ces gares nouvelles, ne comprenant pas leur utilité. Pour être plus précis, 2 personnes sont contre la construction d'une gare nouvelle à Narbonne alors que 8 personnes sont pour ce projet. Le site privilégié pour ces derniers est celui du Pont des Charettes. Concernant la gare de Perpignan, 2 participants sont contre une gare nouvelle à Perpignan alors que 2 autres y sont favorables. Une personne est pour une gare nouvelle à Béziers et retient le site «A75». Une personne préconise d'éviter de construire des gares nouvelles trop excentrées des centres villes.

Notons enfin que 37 personnes expriment clairement être favorables à ce projet. Parmi celles-ci, certaines regrettent cependant que le projet prenne du temps à aboutir. De plus, 6 personnes demandent davantage d'informations sur le projet.

4.1.4 PAR LE BIAIS DU SITE INTERNET



Depuis décembre 2012, l'équipe LNMP s'est attachée à répondre aux 150 emails qui ont été envoyés à l'adresse contact@lalignenouvelle.com. Les interrogations ont été principalement exprimées par des particuliers dont **les principales demandes d'éclairage portaient sur le calendrier du projet, la problématique des acquisitions foncières, les variantes de tracé étudiées, les sites de gares nouvelles envisagés**. De manière logique, ces interrogations sont aussi celles qui ont été le plus exprimées lors des réunions publiques.

Le rapport de fréquentation du site indique que sur la période de concertation publique allant du 3 avril 2015 au 9 juin 2015, le site Internet du projet LNMP (www.lalignenouvelle.com) a enregistré **10046 consultations réalisées par 7848 internautes**.

Il est intéressant de souligner que les semaines correspondant aux réunions publiques représentent un peu plus de 50% de l'affluence totale avec 5062 consultations réalisées par 4182 internautes.

L'ensemble des visites ont été très majoritairement réalisées par des internautes qui ne s'étaient jamais

connectés au site jusqu'alors (environ 75% de nouvelles visites). L'information faite autour du site projet a donc été efficace.

L'origine des internautes est très majoritairement française (85%). Dans la liste des villes concernées par le tracé, Montpellier arrive en première position avec 25% des visites totales, suivi par Béziers (5%), Perpignan (4%) et Narbonne (3%).

Ces consultations, d'une durée moyenne de 3 minutes 20, ont permis aux internautes de parcourir en moyenne 2,4 pages par visite, prouvant l'intérêt porté au projet (environ 60% des internautes sont allés au-delà de la première page du site).

4.2 SYNTHÈSE GÉOGRAPHIQUE DES EXPRESSIONS

Les réunions publiques ont été organisées en suivant la logique de découpage sectoriel des études menées par SNCF Réseau. Ce découpage sectoriel répond à des logiques géographiques, économiques et ferroviaires. Dix réunions ont été organisées, deux dans chacun des cinq secteurs. Chaque réunion a regroupé à chaque fois entre 4 et 7 communes. L'analyse géographique des expressions permet de mettre en lumière les enjeux par secteur.

4.2.1 SECTEUR « GARDIOLE, MOSSON ET BASSIN DE THAU »

> UN PROJET SOUTENU PAR LES ÉLUS ET UNE REMISE EN CAUSE PAR QUELQUES ASSOCIATIONS LOCALES DU BASSIN DE THAU

Les élus cofinanceurs présents en tribune aux côtés du maître d'ouvrage ont réaffirmé un fort soutien au projet. Parmi le public, il n'y a pas eu de remise en cause du projet à l'exception notable des acteurs associatifs suivants : Observatoire du Pays de Thau, Balaruc Fusion et Poussan Autrement.

> UNE PROPOSITION DE TRACÉ QUI FAIT L'UNANIMITÉ

Des positions favorables au tracé proposé par SNCF Réseau ont été exprimées par les maires des communes de Saint Jean de Védas, Gigean. Le maire de Poussan a souligné l'unanimité des élus du bassin de Thau pour le tracé proposé sur ce secteur.

> DES CRAINTES DE POLLUTION DE LA SOURCE D'ISSANKA

Les demandes liées aux impacts ont principalement concerné l'intégration visuelle de la ligne et les nuisances sonores au niveau des communes de Pinet, Poussan et Issanka. SNCF Réseau a pu apporter des éléments de réponse en s'appuyant sur la visualisation 3D. Quelques questions ont également été posées concernant les problématiques foncières. Les risques de pollution, en cas d'accident de train de marchandises, de la source d'Issanka ont également été évoqués.

> UNE DEMANDE DE GARE NOUVELLE ENTRE MONTPELLIER ET BÉZIERS

Les associations Poussan Autrement, Balaruc Fusion et l'Observatoire du Pays de Thau, inquiètes pour la desserte de leur territoire, ont demandé la création d'une gare nouvelle entre Montpellier et Béziers.

4.2.2 SECTEUR « VALLÉE DE L'ORB ET DE L'HÉRAULT »

> UNE GARE NOUVELLE SOUTENUE PAR LES COFINANCEURS, UNE PRÉFÉRENCE POUR LE SITE « A75 »

Les expressions concernant la gare nouvelle du biterrois ont toutes été formulées pendant la réunion de Béziers. Les partenaires cofinanceurs ont soutenu le principe d'une gare nouvelle. Parmi les deux sites pressentis présentés, Béziers Méditerranée et la ville de Béziers ont fait part de leur préférence pour le site dit « A75 » tout en demandant des investissements soutenus de modernisation sur la gare centre actuelle.

Compte tenu des impacts majeurs sur le bâti de sa commune, le maire de Villeneuve-lès-Béziers s'est déclaré opposé au site dit « Canal du Midi ».

> UNE PROPOSITION DE TRACÉ LIÉ À LA GARE GLOBALEMENT ACCEPTÉE MAIS UN RACCORDEMENT FRET QUI INQUIÈTE À L'EST DE BÉZIERS

Le tracé de ligne nouvelle proposé par SNCF Réseau pour desservir la gare nouvelle a été globalement accepté. En revanche, le raccordement fret à l'Est de Béziers impacte la commune de Villeneuve-lès-Béziers et inquiète le maire de la commune de Cers qui a demandé à SNCF Réseau d'étudier une autre jonction à la ligne classique pour les trains de marchandises.

> DES DEMANDES DE TRAVAIL PARTENARIAL FORMULÉES PAR DES VITICULTEURS ET DES HABITANTS

Au-delà des demandes localisées concernant les nuisances sonores et visuelles, les principales

questions en lien avec les impacts ont été posées par les viticulteurs pendant la réunion publique de Pinet. Ces demandes ont porté sur la question des mesures compensatoires, des accès aux parcelles, des rétrocessions des droits à replantation et du calendrier.

Il a également été demandé un travail partenarial plus étroit avec les représentants de la profession (appellations, SAFER, syndicats et chambres d'agriculture). Concernant le foncier sur les communes de Villeneuve et Cers, de nombreuses inquiétudes et des interrogations se sont exprimées quant aux mesures et aux délais d'expropriation et d'indemnisation.

À la suite de la réunion publique de Béziers où la nécessité d'anticiper les questions de relogement a été rappelée par les élus, des permanences ont été mises en place par SNCF Réseau en concertation avec la commune de Villeneuve-lès-Béziers pour apporter aux habitants et riverains une information personnalisée.

4.2.3 SECTEUR « BASSE PLAINE DE L'AUDE »

> UN PROJET SOUTENU PAR LES ÉLUS

Les maires de Narbonne, Cuxac d'Aude et de Nissan-les-Ensérune ainsi que le Conseil départemental de l'Aude, le Grand Narbonne et le représentant de la Chambre d'agriculture de l'Aude se sont exprimés en faveur du projet de LNMP.



Réunion publique le 21 avril 2015 à Nissan-Lez-Ensérune

> UNE DEMANDE DE VIADUC POUR TRAVERSER LA BASSE PLAINE DE L'AUDE

La question des impacts a majoritairement concerné les problématiques hydrauliques, tant sur la ligne nouvelle que sur la ligne classique. Les communes de Cuxac d'Aude et de Coursan, ainsi que plusieurs habitants de la basse plaine de l'Aude ont demandé un viaduc sur les 8 km de tracé de part et d'autre du fleuve Aude.

Les habitants de Sigean se sont également inquiétés des risques d'inondations de la Berre. Quelques questions plus localisées, concernent les enjeux bruit, paysage et foncier.



Réunion publique le 29 avril 2015 à Béziers

> DES ÉLUS FORTEMENT MOBILISÉS POUR UNE GARE NOUVELLE, AVEC UNE PRÉFÉRENCE MARQUÉE POUR LE SITE « PONT DES CHARRETTES »

Dans le narbonnais, l'ensemble des élus s'est très fortement mobilisé pour la création d'une gare nouvelle, le Conseil départemental de l'Aude conditionnant sa participation au financement du projet de LNMP à la réalisation de celle-ci.

Parmi les deux sites pressentis, de nombreuses positions ont été prises en faveur du site dit « Pont des Charrettes », notamment de la part du Conseil départemental de l'Aude, du Grand Narbonne, de la Ville de Narbonne et des communes de Montredon-des-Corbières et de Moussan. Aucun soutien n'a émergé pour le site dit « Les Prax ».



Réunion publique le 23 avril 2015 à Narbonne

4.2.4 SECTEUR « CORBIÈRES LITTORALES »

Un tracé historique accepté mais une variante et un tunnel demandés au niveau de Roquefort-des-Corbières. Parmi les variantes étudiées et portées à la connaissance du public, la variante proposée par SNCF Réseau a été acceptée dans sa globalité sauf sur la commune de Roquefort-des-Corbières où le maire a réitéré sa préférence pour un tracé alternatif. La Coordination Régionale Inter-associative a demandé un tunnel entre Salses-le-Château et Roquefort des Corbières sur le tracé proposé par SNCF Réseau, apte au trafic mixte.



Réunion publique le 15 avril 2015 à Caves

> DES INQUIÉTUDES LOCALISÉES LIÉES À L'INTÉGRATION VISUELLE DU TRACÉ

Les principales inquiétudes liées aux impacts de la ligne résident dans l'insertion paysagère de celle-ci. Les communes de Treilles et de Roquefort-des-Corbières ont fait part de leurs inquiétudes concernant la hauteur de la ligne et sa proximité aux habitations.

4.2.5 SECTEUR « PLAINE DU ROUSSILLON »

> UN PROJET GLOBALEMENT ACCEPTÉ MAIS LA MIXITÉ DE LA LIGNE REFUSÉE EN PLAINE DU ROUSSILLON

Si l'ensemble du projet n'a pas été remis en question, l'intérêt économique et la rentabilité d'une section mixte pour rejoindre la section internationale Perpignan-Figueras ont été remis en question par le président de la Communauté d'agglomération de Perpignan Méditerranée et l'association PMCV.

> UNE DEMANDE DE RÉALISATION DIFFÉRÉE DE LA JONCTION À TP FERRO ET UNE VARIANTE DE TRACÉ PROPOSÉE

L'agglomération de Perpignan Méditerranée a demandé la réalisation différée de la jonction à la concession TP Ferro en l'attente d'un trafic marchandises suffisant et le passage de tous les trains en gare de Perpignan Centre. Une association, PMCV (Protection et Maintien du Cadre de Vie) implantée à Baho, Le Soler et Peyrestortes a proposé un tracé alternatif, étudié par SNCF Réseau. De manière générale, Perpignan Méditerranée, les villes de Perpignan, Baho, Peyrestortes et du Soler, l'association l'Olivier et le Mouvement Catalaniste refusent tout tracé qui contournerait Perpignan.

> DES INQUIÉTUDES AU NIVEAU DE LA COMMUNE DU SOLER CONCERNANT LES NUISANCES SONORES ET VISUELLES

La commune du Soler, estimant qu'elle est la plus impactée par la ligne en raison de la mixité et des circulations de nuit, demande la création d'une tranchée couverte au droit de la commune. D'autres inquiétudes ont été formulées, concernant les risques de pollution des nappes souterraines au niveau d'Opoul-Périllos, les impacts sur les vignes au niveau de la commune de Baixas et les passages à niveau à Salses-le-Château.

> AUCUNE DEMANDE DE HALTE AU NORD DU DÉPARTEMENT DES PYRÉNÉES-ORIENTALES

Lors des deux réunions publiques organisées dans le secteur « Plaine du Roussillon », aucune demande en faveur d'une gare nouvelle au nord des Pyrénées-Orientales ne s'est exprimée. Les cofinanceurs, et notamment le Conseil régional du Languedoc-Roussillon, le Conseil départemental des Pyrénées-Orientales, et Perpignan Méditerranée, ont réaffirmés le rôle central de l'étoile ferroviaire Perpignanaise.



Réunion publique le 23 avril 2015 à Narbonne

4.3 SYNTHÈSE THÉMATIQUE DES EXPRESSIONS

> UN PROJET SOUTENU ET ATTENDU

Même si cette étape de concertation ne portait pas sur l'opportunité du projet LNMP, les collectivités qui cofinancent le projet ont tenu à être présentes en tribune aux côtés du maître d'ouvrage pour **rappeler leur soutien à la réalisation rapide de la Ligne Nouvelle**. Plusieurs communes concernées par le tracé ont fait de même. Parmi le public, il y a eu très peu de remise en cause du projet dans sa globalité à l'exception d'acteurs associatifs, notamment sur le secteur « Gardiole, Mosson et Bassin de Thau ».

La mixité de la ligne, prévue entre Montpellier et Béziers suite à la décision ministérielle du 15 décembre 2013, **a été sujette à quelques remarques**, certains acteurs associatifs demandant l'extension de la mixité à l'ensemble de la ligne, d'autres la refusant dans le secteur « Plaine du Roussillon » et souhaitant voir la ligne actuelle confortée dans les zones d'étangs, vis-à-vis des risques de submersion marine.

De nombreux acteurs se sont manifestés pour réclamer **une réalisation rapide du projet**, certains remettant en cause sa crédibilité faute de pouvoir présenter un calendrier allant au-delà de 2016.

> UNE VARIANTE DE TRACÉ PROPOSÉE PAR SNCF RÉSEAU QUI REMPORTE L'ADHÉSION

Après l'étape 1 des études préalables à l'enquête publique qui visait à définir une zone de passage de 1 000 m de large, l'étape 2 consistait à réduire la zone de passage du tracé à une largeur de 100 m environ. La concertation menée en seconde partie d'étape 2 a permis de présenter plusieurs variantes de tracé, dont celle proposée par SNCF Réseau, incluses dans cette bande.

Parmi les variantes étudiées et portées à la connaissance du public, **la variante proposée par SNCF Réseau a été acceptée dans sa globalité**. Pour les secteurs de gares nouvelles dont l'emplacement déterminait un tracé, en dehors de la bande PIG, les principales interrogations ont été les suivantes :

- **Dans le secteur « Plaine du Roussillon »**, l'agglomération de Perpignan Méditerranée a demandé une réalisation différée de la jonction à la concession TP Ferro en l'attente d'un trafic marchandises suffisant. Une association implantée à Baho, Le Soler et Peyrestortes a proposé un tracé alternatif, étudié par SNCF Réseau.
- **Dans le secteur « Corbières littorales »**, la commune de Roquefort-des-Corbières a proposé un tracé alternatif étudié par SNCF Réseau. La Coordination Régionale Inter-associative a demandé un tunnel entre Salses-le-Château et Roquefort-des-Corbières, également étudié en 2012.
- **Dans le secteur « Vallée de l'Orb et de l'Hérault »**, les communes de Villeneuve-lès-Béziers et Cers se sont déclarées très inquiètes des impacts du projet sur le bâti, dus notamment au raccordement fret à l'Est de Béziers reliant la ligne nouvelle mixte à la ligne classique.

> DES ATTENTES LOCALISÉES, LIÉES AUX IMPACTS POTENTIELS

Les variantes de tracé étudiées par SNCF Réseau ont été comparées au moyen de critères sociaux, environnementaux, techniques et financiers. La concertation menée en deuxième partie d'étape 2 des études préalables à l'enquête publique a permis de présenter les variantes de tracé au regard de ces critères.

La variante de tracé proposée par SNCF Réseau a été présentée en réunion publique via l'utilisation d'un outil 3D qui a remporté l'adhésion du public du fait de sa pédagogie. En effet, les habitants ont pu découvrir un tracé inscrit de façon détaillée dans le paysage et donc mieux visualiser ses impacts potentiels. Si la variante de tracé proposée par SNCF Réseau a été acceptée dans sa globalité, des inquiétudes et demandes localisées ont été formulées.

→ **De nombreuses interrogations ont été formulées concernant les problématiques foncières** dans toutes les réunions publiques, principalement des demandes d'information sur les procédures d'acquisition et les dates d'expropriation. Il a été évoqué le souhait d'accélérer le calendrier du projet pour libérer le foncier actuellement gelé du fait de la zone de passage préférentielle, et également de sécuriser le projet en cas de phasage, en procédant à l'acquisition foncière de l'intégralité du linéaire. Au niveau de la commune de Villeneuve-lès-Béziers, en prévision de la future gare nouvelle, il a été souligné la nécessité de mettre en place une stratégie foncière entre acteurs pour préparer le relogement des habitants concernés.



Réunion publique le 15 avril 2015 à Caves

→ **Concernant les problématiques hydrauliques**, les communes et habitants de la plaine de l'Aude ont demandé un viaduc sur les 8 km de tracé de part et d'autre du fleuve Aude. Les habitants de Sigean se sont également inquiétés des risques d'inondations de la Berre. Les risques de pollution, en cas d'accident de train de marchandises, de la source d'Issanka dans le secteur « Gardiole, Mosson et Bassin de Thau » et des nappes souterraines au niveau d'Opoul-Périllos dans le secteur « Plaine du Roussillon » ont également été évoqués.

Des questions liées aux nuisances sonores ont été posées par les habitants dans toutes les réunions publiques. SNCF Réseau leur a apporté des éléments de réponse en rappelant ses obligations réglementaires et en répondant en direct lors des réunions aux questions portant sur la hauteur de la ligne ou sa distance aux habitations.

→ **L'insertion paysagère** de la variante de tracé proposée par SNCF Réseau a été évoquée principalement à Baho et à Peyrestortes, dans le

secteur « Corbières littorales », à Treilles et Roquefort-des-Corbières, concernant la hauteur de la ligne et sa distance aux habitations, ainsi que dans le secteur « Gardiole, Mosson et Bassin de Thau », à Pinet, Poussan et Issanka, concernant l'intégration visuelle du viaduc. SNCF Réseau a pu apporter des éléments de réponse en s'appuyant sur la visualisation 3D. Une demande de tranchée couverte a été formulée par la commune du Soler, celle-ci s'estimant la plus impactée à cause de la mixité des trafics envisagée dans la Plaine du Roussillon et des circulations de nuit.

→ **Les questions liées aux problématiques agricoles** ont principalement été posées par les professionnels de la viticulture, notamment à Pinet mais également à Leucate et Baixas. Les demandes ont porté sur les mesures compensatoires, le maintien des accès aux parcelles, les rétrocessions, la création d'un stock, le droit à replantation et le calendrier. Il a également été demandé un travail partenarial plus étroit avec les représentants de la profession (appellations, SAFER, syndicats et chambres d'agriculture).

> DES GARES NOUVELLES SOUHAITÉES POUR LE BITERROIS ET LE NARBONNAIS, DES SITES D'IMPLANTATION PROPOSÉS

La décision ministérielle du 15 décembre 2013 acte la création de deux gares nouvelles sur la LNMP, l'une à l'Est de Béziers (deux sites pressentis : « Canal du Midi » et « A75 »), l'autre à l'Ouest de Narbonne (deux sites pressentis : « Pont des Charrettes » et « Les Prax »).

La concertation menée en deuxième partie d'étape 2 des études préalables à l'enquête publique avait pour objectif de définir précisément l'emplacement des gares nouvelles du biterrois et du narbonnais, ainsi que d'éclairer la question de la création d'une gare nouvelle au Nord des Pyrénées-Orientales.

→ **Dans le Biterrois, les partenaires cofinanceurs ont soutenu le principe d'une gare nouvelle complémentaire de la gare centre elle-même** à moderniser. Parmi les deux sites pressentis, Béziers Méditerranée et la ville de Béziers ont fait part de leur **préférence pour le site dit « A75 »** tout en demandant de poursuivre et d'intensifier les investissements sur la gare actuelle. Compte tenu de l'impact prévisible sur le bâti, les communes de Villeneuve-lès-Béziers et de Cers ont fait part de leur forte inquiétude concernant le site dit « Canal du Midi ».



Réunion publique le 20 avril 2015 à Pinet

→ **Dans le Narbonnais, les élus se sont très fortement mobilisés pour la création d'une gare nouvelle**, le Conseil départemental de l'Aude conditionnant sa participation au financement du projet de LNMP à la réalisation de celle-ci. Parmi les deux sites presentis, de **nombreuses positions ont été prises en faveur du site dit « Pont des Charrettes »**, notamment de la part du Conseil départemental de l'Aude, du Grand Narbonne, de la Ville de Narbonne et des communes de Montredon-des-Corbières et Moussan. Aucun soutien n'a émergé en faveur du site dit « Les Prax ».

→ **Dans la plaine du Roussillon, aucun soutien ne s'est manifesté en faveur d'une gare ou d'une halte nouvelle au Nord des Pyrénées-Orientales.** Les cofinanceurs, et notamment le Conseil régional du Languedoc-Roussillon, le Conseil départemental des Pyrénées-Orientales, et Perpignan Méditerranée, ont réaffirmés le rôle central de l'étoile ferroviaire perpignanaise.

→ **Dans le secteur « Gardiole, Mosson et Bassin de Thau », certains habitants au Nord du bassin de Thau, inquiets concernant la desserte de leur territoire, ont demandé la création d'une gare entre Montpellier et Béziers.**

> UN « MONSIEUR FINANCEMENT » TRÈS ATTENDU

Le financement des grands projets d'aménagements tels qu'une ligne à grande vitesse soulève des doutes et des questionnements récurrents, notamment depuis le rapport Mobilité 21 du 27 juin 2013 qui propose un classement sur le plan financier des projets de développement et des principales opérations de rénovation et de modernisation du réseau. Le projet de LNMP y est classé en 2^{ème} priorité.

Concernant le financement du projet LNMP, certains acteurs, notamment associatifs, **ont fait part de leur perplexité sur les capacités de l'Etat et des collectivités à mobiliser les fonds nécessaires à sa construction.** Lors des réunions publiques, la désignation annoncée d'un « Monsieur financement » a été saluée par les élus des collectivités qui cofinancent le projet suite à leur demande conjointe faite au Ministre début 2015.

Etroitement liée à la question du financement, la question du phasage du projet n'a pas été particulièrement abordée pendant les réunions publiques. Seule la FNAUT LR a demandé un phasage du projet à Béziers sans réalisation de gare nouvelle. Une demande de phasage du projet à Nissan-lez-Ensérune a été formulée par la CFDT.

L'ensemble des acteurs a également réitéré le souhait **d'une participation élevée de l'Union Européenne au financement du projet** et notamment l'association FRENE 66 qui l'a rappelé à l'occasion des réunions publiques.

Enfin, la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée a annoncé, malgré son soutien au projet, qu'elle ne pourra poursuivre le financement du projet sur les mêmes bases compte-tenu des contraintes budgétaires auxquelles elle doit faire face.

UNE RÉUNION DE TRAVAIL DEVENUE RÉUNION PUBLIQUE À CUXAC D'AUDE

Suite aux réunions de Nissan-Lez-Ensérune et de Narbonne, le maire de Cuxac d'Aude a pris l'initiative d'organiser une réunion de travail avec SNCF Réseau. L'objectif était que le maître d'ouvrage présente aux participants les études hydrauliques réalisées dans la zone de Cuxac d'Aude. Cette réunion s'est déroulée le 3 juin, de 18h30 à 21h00, salle du jeu de Paume en mairie de Cuxac d'Aude. SNCF Réseau a d'abord présenté le projet LNMP puis laissé la parole aux spécialistes de BRL Ingénierie pour une présentation concise des études. Les habitants ont ensuite pu poser toutes questions. Portant sur la problématique hydraulique dans un premier temps, les questions se sont ensuite élargies à l'ensemble du projet (nuisances sonores, vibrations, distances, fret...).

Avec 180 personnes présentes, la réunion s'est transformée en véritable réunion publique.



LA DÉSIGNATION D'UN COORDONNATEUR TECHNIQUE ET FINANCIER DU PROJET

Lors du Comité de pilotage du 22 octobre 2014, M. Damien Alary, Président de la Région Languedoc-Roussillon, annonçait son intention de demander au gouvernement la désignation d'« une personne responsable d'organiser et de coordonner le financement prévisionnel du projet LNMP ».

Suite au courrier adressé en ce sens et co-signé par l'ensemble des élus représentant les collectivités participant au financement des études du projet, M. Vidalies, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, demandait au vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de nommer l'un de ses membres à cette fonction. Le 1^{er} juin 2015, le « Monsieur financement » du projet était désigné en la personne de M. Eric Rebeyrotte, ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts, par ailleurs en charge de l'Observatoire de la saturation des lignes ferroviaires.

Dans le cadre du projet LNMP, ses principales missions sont les suivantes :

- assurer la présidence des travaux du comité technique et ainsi d'aborder en détail toutes les dimensions de l'opération,
- rapporter l'état d'avancement de ces travaux devant le comité de pilotage,
- organiser, une fois les caractéristiques de la LNMP stabilisées (notamment son coût), les discussions autour de la structuration du financement du projet,
- étudier dans quelles mesures et selon quelles modalités le projet pourra bénéficier de possibles financements européens.

> UN TRAVAIL DE CONCERTATION SALUÉ, UN DIALOGUE À POURSUIVRE AVEC LES ACTEURS LOCAUX

La concertation menée dans le cadre de la deuxième partie d'étape 2 des études s'est appuyée sur un dispositif très complet d'information et de dialogue, avec notamment dix réunions publiques organisées sur l'ensemble des communes concernées.

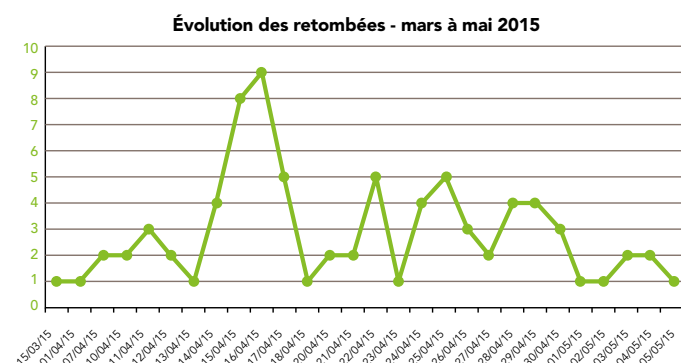
Même si les efforts déployés par SNCF Réseau en matière de concertation et d'information ont **été salués par une partie du public et des élus**, des demandes de travail plus collaboratif, d'échanges plus soutenus et de suivi des études ont été formulées localement :

- Par les communes et les habitants **de la plaine de l'Aude** au sujet de la transparence hydraulique du secteur.
- **Par les communes de Roquefort-des-Corbières** et Coursan concernant les nuisances visuelles et auditives.
- **Par la commune de Moussan** sur la thématique environnementale au niveau du raccordement vers Toulouse.

À la suite de la réunion publique de Béziers, deux journées de permanence ont été organisées les 8 et 9 juin après-midi sur proposition de SNCF Réseau pour rencontrer individuellement les habitants de Villeneuve-lès-Béziers confrontés à une problématique foncière d'une ampleur particulière. 50 personnes se sont rendues à ces permanences. SNCF Réseau a également rencontré le Conseil municipal de Roquefort-des-Corbières le 22 mai 2015 et le maire de Montblanc ainsi qu'un propriétaire foncier le 3 juin 2015 suite aux réunions publiques.

4.4 ANALYSE DES RETOMBÉES MÉDIA

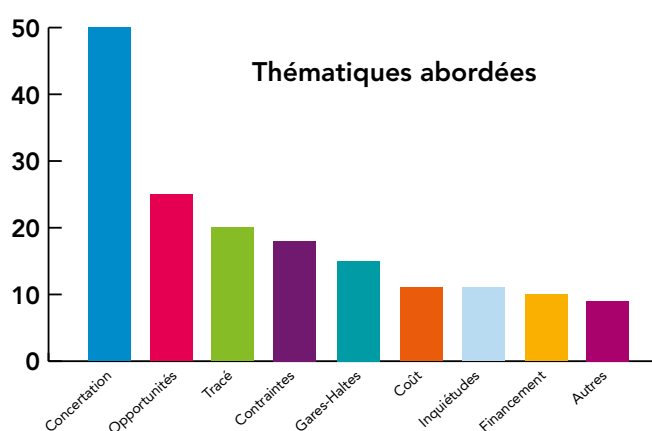
Pendant la phase de concertation publique, à partir du 15 mars 2015 et jusqu'au 5 mai 2015, **83 articles sont parus, tous modes de diffusion confondus**. Un pic de diffusion a été réalisé le 16 avril 2015 alors que la concertation battait son plein (voir graphique ci-dessous).



Une majorité de ces articles (57%) **présentaient le projet de façon globale** (contexte, enjeux, coût, calendrier du projet, tracé proposé) et, de façon neutre, incitaient surtout la population à dialoguer sur les avancées du projet en participant à la concertation. Même si la tonalité des publications était plutôt positive (26%), plusieurs articles donnaient, quant à eux, un premier aperçu des inquiétudes du public quant au projet (17%) : craintes relatives à l'impact du projet sur le cadre de vie des riverains et sur l'environnement.

D'autres thématiques ont été abordées fréquemment, avec, en top 3, des sujets attendus :

- La concertation,
- L'opportunité du projet,
- Le tracé.



Les parutions sur le Web ont représenté 69% des retombées médiatiques. La presse régionale a aussi été largement mobilisée. En effet, les éditions locales de chaque média sollicité ont permis de couvrir la totalité de la zone concernée par le tracé proposé. Notons que la communication a été particulièrement importante dans le secteur « Basse plaine de l'Aude » où nous relevons 26 parutions sur les 83 articles comptabilisés (22%).

Lire la revue de presse détaillée en annexes p.98





05

**LES PRINCIPAUX
ENSEIGNEMENTS
ET LES SUITES
À DONNER**

Conformément à la demande du Ministre du 16 juin 2014, le tracé et les sites de gare nouvelle de la Ligne Nouvelle entre Montpellier et Perpignan (LNMP) ont été présentés par SNCF Réseau aux partenaires cofinanceurs. Dans la continuité du travail partenarial engagé depuis le débat public du printemps 2009, une nouvelle étape de concertation a permis de recueillir les avis et remarques du grand public et des acteurs du projet sur le tracé de 100m de large, l'implantation des gares nouvelles dans le

biterrois et le narbonnais et la définition du projet dans la perspective de l'enquête publique.

Elle s'est appuyée sur un dispositif d'information et de dialogue aussi complet que possible, répondant aux demandes des élus et aux souhaits émis par le Garant de la concertation avec l'objectif premier de donner la parole au plus grand nombre.

CINQ ENSEIGNEMENTS PRINCIPAUX RESSORTENT DE CETTE CONCERTATION.

1. Le fort soutien de l'ensemble des élus du territoire régional

La présence en tribune des élus cofinanceurs et soutenant le projet, les rencontres et échanges nombreux et constructifs avec les élus du territoire (commissions consultatives, rencontre bilatérales, ateliers « Gares nouvelles » et « Phasage »), ont montré **le fort soutien et la légitimité** dont dispose le projet LNMP auprès des élus du territoire régional, toutes sensibilités confondues.

2. Un public nombreux et attentif, un projet globalement attendu

Les dix réunions publiques d'avril 2015 ont réuni un public nombreux et attentif de près de **2000 personnes**. La durée de ces réunions - **4h** en moyenne - a permis de répondre de façon exhaustive et approfondie aux quelques **300 questions** et remarques exprimées. Les autres moyens de participation (cartes T, registres, site Internet...) ont complété les échanges avec **832 contributions** supplémentaires.

Ces questions et contributions portent sur les conditions

de réalisation et d'insertion du projet, sans que son opportunité soit remise en cause. Beaucoup de demandes concernent l'accélération de son calendrier de réalisation, notamment pour libérer un foncier gelé depuis trop longtemps.

3. Des réponses argumentées sur le tracé et l'emplacement des gares nouvelles

Le choix du tracé et l'emplacement des gares nouvelles constituaient le cœur de la concertation. Les avis et remarques recueillis permettent une prise de décision argumentée :

- **Sur le tracé à retenir** : parmi les variantes de tracé étudiées et présentées lors des commissions consultatives, en réunion publique et dans les mairies concernées, celle proposée par SNCF Réseau a été acceptée dans son ensemble.
- **Sur l'emplacement des gares nouvelles** : la concertation a permis de définir les sites préférés des futures gares : le site dit « A75 » pour le biterrois et le site « Pont des Charrettes » pour le narbonnais (cf. cartes).



→ **Sur l'opportunité d'une halte au Nord des Pyrénées-Orientales** : aucun soutien ne s'est manifesté en faveur de cette option, les contributions reçues s'opposant même à sa réalisation privilégiant la gare actuelle de Perpignan.

4. Trois territoires à enjeux forts et spécifiques

Au-delà des préoccupations communes à tous les territoires traversés (bruit, insertion paysagère, hydraulique, viticulture et foncier), 3 problématiques d'insertion ont émergé avec force.

→ **Dans la Plaine du Roussillon**, la mixité de la ligne nouvelle est remise en cause par crainte des nuisances potentielles. Beaucoup d'acteurs souhaitent différer la jonction au tunnel franco-espagnol dans l'attente d'un trafic marchandises suffisant et s'opposent à tout contournement de la gare de Perpignan.

→ **Dans les basses plaines de l'Aude**, un viaduc d'environ huit kilomètres est demandé par le territoire pour pallier tout risque d'inondation supplémentaire.

→ **À l'Est de Béziers**, sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers, le projet touche un nombre élevé d'habitations, ce qui induit une problématique foncière et de relogement d'une ampleur particulière.

5. Une attente générale concernant le calendrier et le financement du projet

Public, élus et acteurs socio-économiques se retrouvent pour demander des **éclaircissements sur les modalités de réalisation effective du projet**, notamment en termes de financement, de phasage et de foncier. Un travail partenarial avec les collectivités est attendu dans le cadre de la mission financement.

La concertation publique menée a été **bénéfique à l'avancée du projet**. Son inscription dans le territoire est mieux comprise et ses contours sont désormais précisés.

Sur la base du bilan qui vient d'être dressé, les collectivités partenaires du projet vont pouvoir arrêter les caractéristiques du projet à soumettre à la décision du Ministre, en termes de tracé, d'implantations de gares nouvelles et de conditions de réalisation.

À la suite du Copil du 23 juin 2015 :

- un Comité partenarial (Copart) permettra d'informer les acteurs du territoire sur les décisions et orientations prises en Copil,
- le Préfet de Région lancera une consultation formelle auprès des collectivités.

→ Le Ministre rendra sa décision ministérielle d'ici la fin de l'année 2015.

SNCF Réseau s'attache à concevoir le meilleur projet possible pour lancer au plus vite l'étape 3 de la concertation - consistant à produire l'ensemble des dossiers réglementaires nécessaires à la mise à l'enquête publique du projet, y compris les mesures et principes d'insertion dans l'environnement - et tenir l'objectif du lancement de l'enquête publique d'ici la fin de l'année 2016.

Le présent bilan de la concertation, ainsi que le compte-rendu du garant de la concertation seront rendus publics et annexés au dossier d'enquête.





06

ANNEXES

1. Synthèse de la visite du chantier du Contournement de Nîmes et Montpellier (CNM)
2. Synthèse des 5 commissions consultatives
3. Synthèse des 3 ateliers thématiques : environnement n°5, phasage, agriculture, viticulture, foncier n°5
4. Synthèse des 4 groupes de travail « Gare nouvelle et projet de territoire »
5. Synthèse des 10 réunions publiques
6. Revue de presse détaillée

1. COMPTE-RENDU DE LA VISITE DU CHANTIER DU CONTOURNEMENT DE NÎMES ET MONTPELLIER (CNM)

Visite terrain Contournement Nîmes-Montpellier	
Date et lieu	Mercredi 18 février – Base travaux d'Oc'Via
Invités	Maires ou adjoints des communes concernées par le tracé LNMP
Participation	10 participants : Villeneuve-lès-Maguelone (adjoint), Cers (mairie + adjoint), Treilles (mairie), Le Soler (adjointe), Nissan (adjoint), Villeneuve-lès-Béziers (mairie), Lattes (adjoint), Montpellier (adjoint), Saint-Jean de Védas (adjoint).
Durée	09h30-16h00
Déroulé	<ul style="list-style-type: none"> - Présentation du projet de Contournement Nîmes-Montpellier - Echanges avec les participants sur leurs sujets de préoccupation : hydraulique, foncier, insertion paysagère, bruit... - Déjeuner - Visite terrain (ouvrages hydrauliques de la plaine du Vidourle et déblais de Lunel)
Sujets abordés par les participants	<p>BRUIT Villeneuve-lès-Maguelone : s'interroge sur les mesures de protection contre le bruit.</p> <p>INSERTION PAYSAGERE Treilles : souhaite en savoir plus sur l'insertion paysagère et notamment sur la végétalisation des remblais.</p> <p>Le Soler : s'interroge sur la réalisation d'une tranchée couverte et souhaite connaître les contraintes inhérentes à la réalisation d'une ligne mixte.</p> <p>FONCIER Villeneuve-lès-Béziers : s'interroge sur l'emprise moyenne du tracé du CNM.</p> <p>MAITRISE D'ŒUVRE Lattes : demande qui a assuré la maîtrise d'ouvrage pour le CNM et les différentes options possibles pour la LNMP.</p> <p>CALENDRIER Cers : s'interroge sur le temps à prévoir entre la validation du tracé et le démarrage des travaux. Il souhaite connaître au plus vite l'emprise réservée au niveau de sa commune.</p> <p>AGRICULTURE/VITICULTURE Cers : s'interroge sur l'efficacité d'un plan de reconstruction viticole au vu de l'échelonnement du projet dans le temps. Il demande quelles sont les contraintes auxquelles doit faire face une commune située une zone Natura 2000.</p> <p>DEVENIR DE LA BASE TRAVAUX OC'VIA Nissan : demande ce que deviendra la base travaux Oc'Via après la mise en service.</p> <p>HYDRAULIQUE Villeneuve-lès-Maguelone : demande si le phénomène karstique est pris en compte pour la définition des mesures et ouvrages hydrauliques.</p> <p>Le Soler : s'interroge sur la définition des zones de rejet des eaux.</p> <p>Cers : demande si une seule enquête publique est prévue pour tout le tracé ou si plusieurs enquêtes peuvent être réalisées.</p> <p>ENVIRONNEMENT Villeneuve-lès-Maguelone : s'interroge sur le suivi dans le temps des mesures compensatoires et notamment de la transformation d'ha agricoles.</p>
Documents distribués	Dossier d'information Oc'Via

2. SYNTHÈSE DES 5 COMMISSIONS CONSULTATIVES

6^{ème} SÉANCE DE COMMISSION CONSULTATIVE - SÉQUENCE 1

6 ^e séance de Commission consultative - Séquence 1	
Date et lieu	Lundi 17 novembre 2014– Villa Duflot – Perpignan
Présidence	M. Regnault de la Mothe, Secrétaire général de la Préfecture
Communes concernées	Baixas, Baho, Espira-de-l'Agly, Le Soler, Opoul-Périllos, Perpignan, Peyrestortes, Rivesaltes, Saint-Estève, Salses-le-Château, Toulouges, Villeneuve-la-Rivière
Invités	Préfet, parlementaires, élus régionaux et départementaux, communautaires et communaux
Participation	25 présents sur 30 invités - 38 remarques
Durée	2h15
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Rappel des précédentes décisions - Présentation de la variante proposée - Que reste-t-il à faire jusqu'au prochain COFIL ? - Comment va s'organiser la concertation ?
Sujets abordés par les participants	<p>MIXITE Député 2^{ème} circo. PO : dans la plaine du Roussillon, demande d'investir plutôt sur le réseau classique menacé par le changement climatique. Député 3^{ème} circo PO : contre la mixité dans la plaine du Roussillon. Le Soler : s'oppose à la mixité dans la plaine du Roussillon qui ne serait pas justifiée par le trafic fret actuel et futur. Baho : demande que la ligne soit uniquement voyageurs dans la plaine du Roussillon pour préserver St Charles et l'économie du département - demande des informations sur la possibilité d'accueil de 120 trains de fret en gare de Perpignan. Peyrestortes : contre la mixité dans la plaine du Roussillon</p> <p>OPPORTUNITÉ Député 3^{ème} circo PO : le territoire a besoin de cette ligne CG 66 : le projet doit se réaliser, souligne la nécessité de continuer à avancer Le Soler : exprime des doutes quant à l'opportunité de la ligne dans la plaine du Roussillon PMCA : Tout le monde réclame la réalisation de la ligne nouvelle Peyrestortes : pour la réalisation de la ligne nouvelle</p> <p>HALTE Député 2^{ème} circo PO : préserver la possibilité d'une halte à Rivesaltes et conserver la gare de Perpignan centre. CG 66 : tous les TGV doivent passer par Perpignan centre PMCA : estime que si des études sont relancées pour la création d'une gare, cela retardera la réalisation du projet. Rivesaltes : préserver la possibilité d'une halte à Rivesaltes. Le Soler : prévoir une halte à Rivesaltes pour bénéficier du passage des TGV.</p> <p>TRACE / IMPACTS Député 66 2^{ème} circo. : exprime le souhait de conserver le projet initial, déjà accepté et de ne pas étudier d'autres variantes Député 66 3^{ème} circo. : contre le passage en aérien au Soler PMCA : rappelle l'importance de la viticulture, l'agriculture et du tourisme Le Soler : contre un passage en aérien sur sa commune, nécessité que la ligne soit enterrée (tranchée couverte) pour éviter que la commune soit coupée en deux. Peyrestortes : contre un remblai de 14 mètres de haut sur son territoire. Baho : demande si la variante alternative proposée par l'association PMCV a été étudiée et la commente. Saint-Estève : constate l'impact fort de la variante alternative PMCV sur le maraîchage et sur le bruit. Baixas : rappelle l'importance de la viticulture dans le territoire des PO. Opouls-Perillos : souhaite protéger le dépôt d'explosif (Titanobel). Rivesaltes : conserver le tracé PIG - n'accepte pas le raccordement LN/LC qui pourrait impacter une zone d'activités.</p> <p>FINANCEMENT Région : se déclare en position d'écoute et rappelle la demande exprimée lors du dernier COFIL pour la nomination d'un(e) M(me) Financement.</p>
Documents distribués	Cahier de plan des variantes de tracé au 1/25 000 ^{ème}

2. SYNTHÈSE DES 5 COMMISSIONS CONSULTATIVES

6^{ème} SÉANCE DE COMMISSION CONSULTATIVE - SÉQUENCE 2

6 ^e séance de Commission consultative - Séquence 2	
Date et lieu	Mardi 18 novembre 2014 – Foyer municipal – Caves
Présidence	M ^{me} Obara, Sous-Préfet de l'Aude
Communes concernées	Caves, Fitou, La Palme, Leucate, Portel-des-Corbières, Roquefort-des-Corbières, Sigean, Treilles
Invités	Préfet, parlementaires, élus régionaux et départementaux, communautaires et communaux
Participation	23 présents sur 25 invités - 19 remarques
Durée	1h40
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Rappel des précédentes décisions - Présentation de la variante proposée - Que reste-t-il à faire jusqu'au prochain COPIL ? - Comment va s'organiser la concertation ?
Sujets abordés par les participants	<p>TRACE / IMPACTS CG 11 : il est encourageant que le tracé envisagé reste celui d'origine - demande de veiller à réduire les contraintes concernant la viticulture. Roquefort-des-Corbières : demande si l'existence de maisons à proximité du tracé et la présence d'espèces protégées constituent des contraintes prises en compte par le projet - souligne la présence de vignes à proximité du tracé - serait satisfaite par la réalisation d'un tunnel reliant les deux points de tangence à l'autoroute Caves / PNR : nécessité de concertation sur l'environnement et le paysage. Peyriac-de-Mer : demande si un passage en souterrain est envisageable pour éviter deux hameaux où des exploitations viticoles et une exploitation de bois sont présentes. Portel des Corbières : les habitants attendent de connaître le tracé avant de se positionner. Pour l'instant, c'est l'inquiétude sans aucune certitude. Treilles : pour le TGV mais contre l'abandon de la mixité sur la section audoise.</p> <p>FONCIER CG 11 : de nombreuses exploitations viticoles seront impactées et la question du déplacement et du rachat des terres et des propriétés est aujourd'hui posée – précise l'existence d'une convention de financement pour les acquisitions foncières. Treilles : regrette le gel des parcelles. Le calme pourra revenir dès que RFF pourra se porter acquéreur de certaines maisons. La Palme : s'interroge sur la possibilité de travailler dès à présent avec la SAFER sur les questions foncières.</p> <p>GARE CG 11: demande si le tracé aura une influence sur l'emplacement de la gare nouvelle de Narbonne. Grand Narbonne : demande qu'avec le regroupement des deux régions, Narbonne soit ouverte sur l'emplacement de la gare.</p> <p>CALENDRIER Roquefort-des-Corbières : ne comprend pas les délais et le montant des études pour aboutir au même tracé qu'il y a 24 ans – demande des détails sur l'échéancier du projet. Grand Narbonne : souligne l'importance du projet et en appelle à l'unité et à la solidarité des élus de tous bords pour avancer.</p> <p>FINANCEMENT CG 11 : souligne l'enjeu économique du projet – attire l'attention sur l'unité des élus régionaux et le souhait de la nomination d'un M. Financement.</p> <p>CONCERTATION CG 11 : souhaite un dispositif de concertation au plus près du public</p>
Documents distribués	Cahier de plan des variantes de tracé au 1/25 000 ^{ème}

2. SYNTHÈSE DES 5 COMMISSIONS CONSULTATIVES

6^{ème} SÉANCE DE COMMISSION CONSULTATIVE - SÉQUENCE 3

6 ^{ème} séance de Commission consultative - Séquence 3	
Date et lieu	Mercredi 19 novembre 2014 – Campanile ZI de Plaisance - Narbonne
Présidence	Mme Obara, Sous-Préfet de l'Aude
Communes concernées	Bages, Coursan, Cuxac d'Aude, Lespignan, Marcorignan, Montredon-des-Corbières, Moussan, Narbonne, Néviau, Nissan-lez-Enserune, Peyriac-de-mer
Invités	Préfet, parlementaires, élus régionaux et départementaux, communautaires et communaux
Participation	22 présents sur 27 invités - 19 remarques
Durée	1h55
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Rappel des précédentes décisions - Présentation de la variante proposée - Que reste-t-il à faire jusqu'au prochain COPIL ? - Comment va s'organiser la concertation ?
Sujets abordés par les participants	<p>GARE NOUVELLE CG 11: prendre en compte les coûts dans l'analyse comparative des sites de gares : coûts des gares et des connexions routières – pour le site « Pont des Charrettes », il existe des connexions routières qui sont inexistantes pour celui des « Prax » – gare « Pont des Charrettes » semble a priori plus adaptée. Grand Narbonne : il ne faut pas se focaliser sur l'un ou l'autre des deux sites d'implantation de la gare nouvelle, mais les étudier tous les deux. Agglomération de Carcassonne : indique que l'agglomération se positionnera pour le projet de gare qui sera le moins consommateur d'espace. Narbonne : a priori favorable à la gare « Pont des Charrettes » notamment du fait du réseau routier existant et de l'impact moindre sur les entreprises narbonnaises situées entre la rocade et le pont – alerte sur la question des voiries dépendant de la ville + s'interroge sur les impacts de la gare nouvelle sur le trafic TER en gare de Narbonne. Montredon-des Corbières : se positionne pour la gare en viaduc « pont des Charrette » pour des raisons de coût et d'hydraulique (PPRI) et la gare « les Prax » est plus près du village (surplus de circulation, bruit...) TRACE / IMPACTS CG 11: souhaite une rencontre entre le CG et RFF sur les rétablissements routiers. Grand Narbonne : importance du respect des territoires et notamment de l'humain. Moussan : Pour le tracé vert qui implique la construction de la gare nouvelle « Pont des Charrettes ». Le tracé rose (notamment le raccordement) n'est pas envisageable : il défigurerait le territoire, impacterait le massif du Plana et le domaine du Fresquet. Montredon-des-Corbières : pour le tracé vert, demande de prévoir une voirie afin d'éviter le centre du bourg et des protections acoustiques dans le cas où la gare des Prax serait retenue. Cuxac d'Aude : des digues ont été construites à Cuxac et il existe un chenal qui débouche sur le projet de ligne nouvelle - une attention particulière devra être apportée en termes de problématiques hydrauliques. Nissan-lez-Enserune : importance de s'écarter du hameau du Périès, demande des précisions quant aux modifications par rapport au tracé historique FONCIER Conseiller général, canton Narbonne Sud : s'interroge sur les acquisitions foncières, notamment en ce qui concerne les parcelles agricoles et viticoles. Nissan-lez-Enserune : s'interroge sur les demandes et procédures à suivre en matière d'urbanisme par rapport à l'emprise de la variante proposée. CALENDRIER / PHASAGE Grand Narbonne : s'interroge sur le phasage et les délais de réalisation du projet. Agglomération de Carcassonne : s'interroge sur le calendrier du choix de l'implantation de la gare – alerte sur la nécessité de faire en sorte que le projet se fasse en cohérence avec le projet de territoire de l'Agglomération. CONCERTATION Sous-Préfet de l'Aude : s'interroge sur le contenu présenté au grand public lors des réunions publiques d'avril 2015.</p>
Documents distribués	Cahier de plan des variantes de tracé au 1/25 000 ^{ème}

2. SYNTHÈSE DES 5 COMMISSIONS CONSULTATIVES

6^{ème} SÉANCE DE COMMISSION CONSULTATIVE - SÉQUENCE 4

6 ^{ème} séance de Commission consultative - Séquence 4	
Date et lieu	Jeudi 20 novembre 2014– Palais des Congrès - Béziers
Présidence	M. Lerner, Sous-Préfet de Béziers
Communes concernées	Bessan, Béziers, Castelnaud-de-Guers, Cers, Florensac, Mèze, Montagnac, Montblanc, Portiragnes, Pinet, Pomerols, Saint-Thibéry, Sauvian, Vendres, Villeneuve-lès-Béziers
Invités	Préfet, parlementaires, élus régionaux et départementaux, communautaires et communaux
Participation	31 présents sur 45 invités - 44 remarques
Durée	2h10
Objectifs	Rappel des précédentes décisions, Présentation de la variante proposée, Que reste t-il à faire jusqu'au prochain COPIL ? Comment va s'organiser la concertation ?
Sujets abordés par les participants	<p>GARE Sous-Préfet de Béziers : propose un échange bilatéral avec la ville de Béziers et RFF concernant le sujet « gare nouvelle / gare existante ». Député 6^{ème} circo Hérault : demande de prendre acte de la décision ministérielle d'une gare nouvelle à Narbonne et à Béziers et d'en définir les enjeux urbains – demande l'unité des élus pour avancer. CG 34, canton de Montagnac : la volonté d'installer une gare nouvelle à Béziers est celle des élus de tout le territoire Agglomération de Béziers : en l'absence de gare nouvelle à Béziers, les TGV court-circuiteront Béziers au profit de Narbonne, cela signifierait une perte de dynamisme économique et une perte de crédibilité pour la ville – souligne que le trafic engendré par une gare nouvelle est un apport financier non négligeable. CC de la Domitienne : s'interroge sur la gestion future de la gare et suggère l'intervention d'un pôle métropolitain fédérant les intercommunalités. Béziers : la gare nouvelle signe l'arrêt de mort de la gare existante – demande de faire passer tous les TGV dans Béziers– estime que le seul scénario réaliste est celui d'une gare nouvelle entre Béziers et Narbonne. Cers : demande s'il est possible de faire de la gare actuelle une gare TGV (vitesse).</p> <p>TRACE / IMPACTS Député 6^{ème} circo Hérault : la gare nouvelle oblige à implanter le tracé plus au sud du PIG, demande combien de maisons seront impactées par les tracés vert et violet. Montblanc : demande de conserver le tracé PIG même s'il est plus onéreux - s'inquiète des impacts des 2 autres variantes et redoute les impacts sur le château de Coussergues et l'écopôle de la Valasse Bessan : demande de retenir le PIG qui impacte le moins le territoire - souligne la contrainte de la zone de la Capucière et la nécessité d'éviter la carrière, la zone habitée et celle de l'ancien volcan. Pinet : préfère le tracé bleu - soulève le problème du PIG qui coupe l'AOC Picpoul de Pinet, passe sur la zone de captage d'eau et près des habitations - intéressé par des mesures de protection sonore et visuelle. Florensac : retenir le tracé bleu à moins que des mesures ne soient prises - demande la protection des captages et des mesures de protection contre le bruit. Cers : le raccordement serait très destructeur pour sa commune.</p> <p>RACCORDEMENT Agglomération de Béziers : prend acte de la suppression de la « virgule » et demande si le raccordement pourrait se faire à partir de Nissan pour le fret. Cers : regrette la suppression de la virgule (déviation de Cers) – craint de n'avoir au final que la ligne nouvelle et le raccordement, sans gare nouvelle et demande de faire le raccordement hors endroits habités.</p> <p>FONCIER CC Nord Bassin de Thau : le projet bloque la commercialisation de la ZAE de l'Engaronne et ne comprend pas les sursis à statuer sur les permis de construire. Pinet : demande que des réserves foncières soient anticipées. Mèze : demande de rétrécir la bande de 1000m rapidement.</p> <p>OPPORTUNITE DU PROJET Région LR : rappelle les efforts de la Région pour défendre le projet et le financement des études à hauteur de 25% – recommande de garder une vision régionale en dépassant les intérêts particuliers.</p>
Documents distribués	Cahier de plan des variantes de tracé au 1/25 000 ^{ème}

2. SYNTHÈSE DES 5 COMMISSIONS CONSULTATIVES

6^{ème} SÉANCE DE COMMISSION CONSULTATIVE - SÉQUENCE 5

6 ^{ème} séance de Commission consultative - Séquence 5	
Date et lieu	Vendredi 21 novembre 2014 – Hôtel Pullman - Montpellier
Présidence	-
Communes concernées	Balaruc-le-Vieux, Bouzigues, Fabrègues, Gigean, Lattes, Loupian, Montpellier, Poussan, Saint-Jean-de-Védas, Villeneuve-les-Maguelone, Villeveyrac
Invités	Préfet, parlementaires, élus régionaux et départementaux, communautaires et communaux
Participation	30 présents sur 35 invités- 10 remarques
Durée	01h15
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - Rappel des précédentes décisions - Présentation de la variante proposée - Que reste-t-il à faire jusqu'au prochain COPIL ? - Comment va s'organiser la concertation ?
Sujets abordés par les participants	<p>OPPORTUNITE DU PROJET Député 1^{ère} circo Hérault : souligne la nécessité de la ligne, mais sur un scénario à 220Km/h car la grande vitesse n'est plus une priorité. L'heure est davantage à la rénovation des transports du quotidien et donc aux lignes régionales.</p> <p>TRACE / IMPACTS Député de 4^{ème} circo Hérault : la solution proposée du PIG est satisfaisante. Loupian : satisfait de l'abandon de la variante verte et du maintien du PIG. Gigean : satisfait de la proposition du tracé historique ; demande de travailler collectivement pour éviter les impacts dans la Gardiole. Fabrègues : est satisfait du choix du tracé historique. Poussan : satisfait du retour au tracé historique. Saint-Jean-de Védas : satisfait que la ligne reste au Sud de la Gardiole et Saint-Jean-de-Védas ; précise que le pont de Villeneuve vient d'être classé monument historique. Villeveyrac, CG canton de Mèze : s'interroge sur les mesures de protection de l'étang de Thau.</p> <p>MIXITE Député 1^{ère} circo Hérault : défend la mixité sur tout le linéaire</p> <p>GARE Député 1^{ère} circo Hérault : ne défendra pas la création des gares nouvelles Villeveyrac, CG canton de Mèze : regrette l'absence d'une gare nouvelle sur le secteur de Poussan-Saint-Jean-de-Védas – demande comment les habitants prendront à terme le TGV sur le territoire de Thau</p> <p>CONCERTATION Lattes : rappelle le devoir d'information aux populations sur l'avancée des travaux, notamment pour les habitants du hameau de la Castelle.</p>
Documents distribués	Cahier de plan des variantes de tracé au 1/25 000 ^{ème}

3. SYNTHÈSE DES 3 ATELIERS THÉMATIQUES

ATELIER PHASAGE

Atelier phasage	
Date et lieu	Jeudi 9 avril 2015 – Montpellier
Participation	<p>Services de l'Etat : Préfecture LR, DREAL LR, DDTM 34, DDTM 66, DDTM 11, DGITM.</p> <p>Services des collectivités : Région Languedoc-Roussillon, Région Midi-Pyrénées, Conseil départemental des Pyrénées Orientales, Conseil départemental de l'Aude, Montpellier Méditerranée Métropole, Perpignan Méditerranée, Le Grand Narbonne, Béziers Méditerranée. Hérault Méditerranée, Carcassonne Agglomération.</p> <p>Chambres consulaires : CCIT de Béziers St Pons, CCIT de Narbonne, CCIT de Montpellier</p> <p>Associations : TGV Développement LR, Energie TGV, FNAUT LR, TGV Sud Territoires-Environnement, FERRMED.</p> <p>Autres participants : CESER LR, EIC LR, SNCF infra, INGEROP.</p> <p>Intervenants pour SNCF Réseau : Yves Cousquer – Ex médiateur LN PCA, Alain Combes – Ex Chef de mission LGV Rhin Rhône, Marcel Journet – Ex Chef de mission LGV Est Européenne.</p>
Durée	La journée
Objectifs	<p>Le matin : Le phasage pourquoi ?</p> <ul style="list-style-type: none"> Le contexte de financement des lignes nouvelles en France. Le phasage des projets de lignes nouvelles : retours d'expériences. <p>L'après midi : Le phasage comment ?</p> <ul style="list-style-type: none"> Principes et modalités d'un éventuel phasage du projet LNMP et scénarios. Quelle position afficher au prochain COPIL ?
Questions et remarques des participants	<p>SERVICES DE L'ETAT</p> <ul style="list-style-type: none"> <u>DGITM</u> <ul style="list-style-type: none"> <i>Demande comment sont calculés les gains de temps directs par rapport aux gains de temps par étapes – Paul Joho.</i> <u>DDTM 11</u> <ul style="list-style-type: none"> <i>Demande à SNCF Réseau de ne pas écarter l'idée d'un phasage à Narbonne – Marc Vetter.</i> <p>COLLECTIVITES</p> <ul style="list-style-type: none"> <u>Région Midi-Pyrénées</u> <ul style="list-style-type: none"> <i>Souligne l'importance du consensus politique autour des grands projets – Laurent Houles.</i> <i>Explique l'intérêt du protocole de garanties signé par les collectivités pour le projet SEA – Laurent Houles.</i> <i>Souligne l'importance du positionnement du maître d'ouvrage concernant le phasage et la durée entre les phases – Laurent Houles.</i> <i>Explique qu'il est trop tôt pour que la Région Midi-Pyrénées émette un avis sur le projet et son phasage – Laurent Houles.</i> <u>Conseil départemental de l'Aude</u> <ul style="list-style-type: none"> <i>Demande à ce que la Région Midi-Pyrénées soit désormais associée aux réflexions liées au projet LNMP – Laure Prat.</i> <u>Conseil départemental des Pyrénées-Orientales</u> <ul style="list-style-type: none"> <i>Demande si le phasage peut être une solution pour différer des décisions sur des tronçons jugés sensibles – Pierre Bellanger.</i> <i>Demande le gain de temps pour un Perpignan – Paris avec le CNM – Denis Bellanger.</i> <i>Demande de préciser les notions d'étapes et de phasage en COPIL – Denis Bellanger.</i> <i>Souligne l'importance d'apporter un éclairage sur le phasage lors du prochain COPIL – Denis Bellanger.</i> <i>Souligne la pertinence des scénarios « géographique 3 phases » et « géographique 2 phases Rivesaltes » si les finances le permettent – Denis Bellanger.</i> <u>Montpellier Méditerranée Métropole</u> <ul style="list-style-type: none"> <i>Ne souhaite pas se prononcer sur un scénario de phasage. Propose de se concentrer principalement sur la réussite des prochaines étapes – Thomas Gaumont.</i> <u>Béziers Méditerranée</u> <ul style="list-style-type: none"> <i>Demande le coût du tronçon Béziers Est – Narbonne – Jacques Maurand.</i> <i>Demande quelles seraient les incidences sur le nombre de trains si la LNMP était phasée – C. Vincendet</i> <u>Le Grand Narbonne</u> <ul style="list-style-type: none"> <i>Demande si les collectivités devront annoncer si elles sont favorables ou non à un phasage du projet</i>

LNMP lors du prochain COPIL – Pierre Sénéque.

- Perpignan Méditerranée
 - *Demande des informations sur l'évolution des trafics fret en plaine du Roussillon – Jacques Aeschbacher.*
 - **Souligne la pertinence du scénario « géographique 3 phases » qui semble répondre aux interrogations du territoire de la plaine du Roussillon – Jacques Aeschbacher.**

CHAMBRES CONSULAIRES

- CCIT Montpellier
 - *Regrette la durée des projets d'aménagements et demande si un phasage permettrait d'accélérer le projet LNMP – Christian Cornee.*
 - *Demande si les enjeux socio-économiques seront présentés lors du prochain COTECH – C. Cornee.*

ASSOCIATIONS

- FNAUT LR
 - *Demande de précisions sur le rapport coût / minutes gagnées et l'amélioration de la fiabilité du réseau concernant LN PCA au niveau de Marseille – Eric Boisseau.*
 - *Demande de précisions sur les chiffres de circulation de la ligne actuelle – Eric Boisseau.*
 - *Demande à connaître les prévisions de trafic voyageurs et TER par phases en LR – Eric Boisseau.*
 - *Alerte sur un risque de péremption de la DUP si le tronçon Béziers Est – Perpignan n'est pas réalisé faute de trafics suffisants – Eric Boisseau.*
 - *Alerte sur la difficulté d'autofinancement de la LNMP sur le tronçon Narbonne – Perpignan – Eric Boisseau.*
 - **Demande une mixité totale de la LNMP – Eric Boisseau.**
- TGV Sud Territoires-Environnement
 - *Demande de précisions concernant la mise à niveau des connaissances des élus sur le projet LN PCA – Louis Grandjacquet.*
 - *Demande pendant combien de temps les trains de fret continueront à passer par les étangs – Alain Lacombe.*
- Energie TGV
 - *Demande si les rames TGV sont toujours adaptées pour faire du TER – Claude Auger.*
 - *Valide l'utilisation du système ERTMS pour les prochains projets européens – Jose-Maria Siso-Vasquez.*
 - *Demande à minimiser les prévisions qui prennent en compte le trafic TP Ferro – Jose-Maria Siso-Vasquez.*
 - *Souligne l'intérêt de partager les coûts entre la France et l'Espagne pour développer des services ferroviaires transfrontaliers – Jose-Maria Siso-Vasquez.*
 - *Explique que les contraintes d'exploitation à Narbonne en cas de phasage pourraient être réglées avec des fenêtres de cadencement – Jose-Maria Siso-Vasquez.*
 - *Demande pour quelle vitesse sont calculés les temps de parcours – Claude Auger.*
 - *Alerte sur la nécessité, pour les acteurs de la plaine du Roussillon, de voir le tronçon TP Ferro – Rivesaltes réalisé – Claude Auger.*
 - **Propose un phasage de la LNMP en deux temps : dans un premier temps la réalisation des tronçons Montpellier – Béziers Est et le raccordement TP Ferro – plaine du Roussillon, puis dans un second temps la finalisation de la ligne avec le tronçons plaine du Roussillon – Béziers Est – Claude Auger.**
- TGV Développement LR
 - *Propose d'utiliser d'anciennes rames TGV bien entretenues et raccourcies pour faire du TER – Louis-Jean Artis.*
 - *Demande si dans le cas d'un phasage fonctionnel voyageur à Béziers Est des économies seront faites sur la signalisation – Louis-Jean Artis.*
 - *Souligne que si les trains circulent sous le système ERTMS sur la LNMP alors SNCF devra équiper ses trains de fret avec cette technologie – Louis-Jean Artis.*
 - *Demande si certains scénarios géographiques peuvent remettre en question les financements européens – Louis-Jean Artis.*

AUTRES PARTICIPANTS

- SNCF
 - *Demande, au regard d'un contexte ayant changé, une prise de recul sur les résultats de l'étude « Intercité grande vitesse » menée en 2009 – François Quetin.*

3. SYNTHÈSE DES 3 ATELIERS THÉMATIQUES

ATELIER THÉMATIQUE AGRICULTURE, VITICULTURE, FONCIER N°5

Atelier thématique agriculture, viticulture, foncier n°5	
Date et lieu	Mercredi 27 mai 2015 – Narbonne
Participation	<p>Services de l'Etat : DREAL LR, DDPO, DDTM de l'Aude, DDTM des PO</p> <p>Services des collectivités: Conseil départemental de l'Hérault, Conseil départemental des Pyrénées-Orientales, Conseil départemental de l'Aude, Communauté de communes du Nord du bassin de Thau, Montpellier Méditerranée Métropole, Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée, Agglomération Hérault Méditerranée, Le Grand Narbonne, Conseil régional Languedoc-Roussillon,</p> <p>Chambres consulaires: Chambre d'Agriculture de l'Hérault, Chambre d'Agriculture du Roussillon, Chambre d'Agriculture de l'Aude, DDTM des Pyrénées Orientales, DDPO</p> <p>Associations: FDSEA de l'Aude, SAFER LR, SAFER Hérault, SAFER Pyrénées-Orientales CDJA de l'Hérault, FDSEA des Pyrénées-Orientales, Fédération régionale des vignerons indépendants, Syndicat des vignerons indépendants de l'Hérault, FDSEA de l'Hérault, Fédération régionale de coopération viticole en Languedoc-Roussillon (Antenne Aude), Syndicat des vignerons du Midi,</p> <p>Autres participants : INGEROP, BRL Ingénierie,</p> <p>Intervenants pour SNCF Réseau : Edouard Parant, chef de mission du projet LNMP, Sylvie Martin, responsable Foncier, Antoine Hantz, chargé de mission Environnement.</p>
Objectifs	<p>1 - Présentation en images récapitulative pour situer où en est le projet.</p> <p>2 - Présentation, par chaque Chambre d'agriculture départementale (PO, Aude puis Hérault), des « études agricoles à l'échelle de l'emprise » (tracé + entrées en terre + 25 m de chaque côté des entrées en terre).</p>
Questions et remarques des participants	<p>DEBAT</p> <p>Fédération régionale des vignerons indépendants et agriculteurs : précise les gabarits de machines à respecter dans la perspective des rétablissements de chemins (machines à vendanger, engins liés aux activités forestières, polybènes et moissonneuses pour le travail des champs).</p> <p>Vigneron à Rivesaltes et représentant à la Chambre d'Agriculture : fait un focus sur la commune de Rivesaltes, périphérie de Perpignan, qui est en développement urbain de manière assez significative, avec des projets de constructions consommant de nombreux hectares en plus du projet de LNMP. Exprime son inquiétude sur la multiplicité de ces projets qui réduisent le volume de terres exploitables.</p> <p>FDSEA de l'Hérault : conseille, en premier lieu, de commencer à travailler sur l'identification, le repérage de foncier éventuellement disponible parce que même si on n'en est qu'au débouché sur enquête publique en 2016, tous ces éléments vont arriver très vite et les exploitants ne vont pas pouvoir attendre plusieurs années avant d'arriver à leur trouver du foncier disponible pour continuer leur activité.</p> <p>Service du département de l'Hérault : précise qu'il n'est pas nécessaire d'attendre la DUP pour démarrer le stock foncier. Voit poindre un petit peu l'intention (de SNCF Réseau) qui serait peut-être d'engager le débat sur des échanges plutôt que sur des aménagements fonciers.</p> <p>Service du département de l'Hérault : rappelle que l'opportunité ou pas d'un aménagement</p>

foncier se fait avant les acquisitions foncières par le maître d'ouvrage donc avant la précision de l'emprise. S'il n'y a pas de stock avant, on en tirera les conclusions et on gardera nos déprises et nos délaisés historiques se cumuler avec d'autres.

Département de l'Hérault : précise qu'en matière de stockage, il n'est possible de le faire qu'à travers des projets précis, pas uniquement pour les ouvrages linéaires mais par exemple dans l'Hérault à l'heure actuelle il y a pour pratiquement deux millions d'euros de stock. Ce ne peut être que sur des objectifs précis avec une convention avec le maître d'ouvrage qui nous le demande.

Chambre d'Agriculture de l'Hérault : relève qu'il doit y avoir une volonté collective du monde agricole de faire de l'aménagement foncier, de faire de la compensation.

SNCF Réseau : rappelle qu'il faut réunir l'ensemble des cofinanceurs et qu'il est important que la profession se mobilise si c'est le message qu'elle veut faire passer suite aux résultats de l'étude qui viennent d'être présentés.

Conseil départemental de l'Aude : confirme que le tracé sera entériné certainement à la fin de l'année donc il est possible d'anticiper par rapport à la DUP.

Conseil départemental de l'Aude : précise que, pour répondre aux problématiques liées à la LGV, tous les territoires n'ont pas encore été restructurés. Ce sera au cas par cas. On va faire des commissions intercommunales. Si le besoin n'est pas réel, il ne sera peut-être pas réel sur tous les territoires. On n'est pas obligés d'inclure tous les territoires dans les intercommunales. On ne peut pas se poser la question au moment de la DUP, il faut anticiper.

SAFER Languedoc-Roussillon : On peut réfléchir à un montage. Qui dit création de stock ne dit pas obligatoirement que ce soit vous (SNCF Réseau) qui préfinanciez dès le départ. On peut imaginer que la SAFER emprunte, il suffit d'une convention qui peut être pluri-parties.

Service du département de l'Hérault : Avec un financement qui j'espère, y compris sur le stock, est majoritaire au niveau de l'Etat. Ce n'est pas aux collectivités. C'est à vous de nous dire combien l'Etat peut mettre dans le pot commun de ce stock foncier.

Fédération régionale des vignerons indépendants : Demande s'il est possible de recevoir le compte-rendu du CRPF, élaboré en même temps que les études réalisées par la chambre d'Agriculture.

3. SYNTHÈSE DES 3 ATELIERS THÉMATIQUES

ATELIER ENVIRONNEMENT

Atelier environnement n°5	
Date et lieu	Mardi 27 janvier 2015 – Montpellier
Participation	<p>Services de l'État : DREAL LR, DDTM 34, DDTM 11, EPTB</p> <p>Services des collectivités: Région Languedoc-Roussillon, Montpellier Méditerranée Métropole, Perpignan Méditerranée, Le Grand Narbonne, Béziers Méditerranée, Communauté d'agglomération de THAU, Communauté des Communes du Nord Bassin de Thau, Conseil General de L'Hérault, Conseil General des Pyrénées-Orientales, Communauté du Pays de Thongue, Service Départemental d'Incendie et de Secours de l'Hérault, Conseil General de l'Aude, Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée</p> <p>Chambres consulaires: Chambre d'agriculture de l'Hérault, Conservatoire Botanique National Méditerranéen de Porquerolles, Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, Conservatoire Régional des Espaces Naturels du Languedoc-Roussillon</p> <p>Associations: Syndicat mixte du bassin de Thau, Syndicat du bassin du Lez, Fédération Régionale des Chasseurs, Ligue de Protection des Oiseaux de l'Aude, Société de Protection de la Nature - Comité de l'Aude, Fédération de l'Hérault pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique, Office Nationale des Forêts, Fédération Pêche 66, Les Gardiens de la Gardiole, Association roussillonnaise d'entomologie, Fédération Régionale des Espaces Naturels et Environnement des Pyrénées-Orientales, Société pour la protection du paysage et de l'esthétique de la France - Délégation LR, Groupe Ornithologique du Roussillon, Office Nationale de l'Eau et des Milieux Aquatiques du Languedoc- Roussillon, Syndicat intercommunal des étangs littoraux, RIVAGE Salses-Leucate</p> <p>Autres participants : INGEROP, Ecomed, Asconi, BRL</p> <p>Intervenants pour SNCF Réseau : Antoine Hantz, responsable environnement du projet LNMP</p>
Durée	La journée
Objectifs	<p>Le matin : Présentation des nouvelles études environnementales et territoriales menées et utilisées pour la définition des continuités</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rappel des précédentes décisions • Caractérisation des zones humides • Etudes des populations piscicoles • Etudes des cours d'eau et milieux aquatiques • Etude cynégétique de la ZPP • Etudes sylvicoles et incendies • Méthode de définition des TVB (trames vertes et bleues) <p>L'après-midi : Présentation des principes de rétablissements des continuités et propositions de premières localisations sur le tracé proposé</p>
Questions et remarques des participants	<p>Premier temps d'échanges du matin :</p> <p>- Conservatoire Régional des Espaces Naturels du LR demande des précisions sur la ZPP et les zones de fonctionnalités, car a l'impression que les zones humides ont été délimitées dans la ZPP et que la zone de fonctionnalité est quand même assez essentielle quelle que soit la superficie ou la part de zone humide comprise dans la ZPP, qui est susceptible d'être impactée.</p> <p>- ONEMA, la délégation interrégionale demande si les zones humides qui ont été détruites, remblayées, asséchées et qui ne sont pas visibles parce que l'anthropisation s'est exercée sur elles, ont bien été intégrées, sachant que lorsqu'il y a remblaiement on ne voit plus la zone humide. Elle précise que dans certains secteurs il y a des contentieux judiciaires et que l'ONEMA espère bien récupérer ces zones humides.</p> <p>- ONEMA, la délégation interrégionale répond qu'il est nécessaire de les identifier en</p>

potentiel dans l'état initial et qu'il faudra regarder avec chaque département les connaissances qu'ils peuvent avoir de milieux anthropisés, remblayés ou asséchés sur l'emprise des 1 km.

- **Etablissement Public Territorial du Bassin versant – Orb Libron, chargé de mission sur les aspects zones humides**, souhaiterait savoir si les espaces de fonctionnalité sont bien pris en compte. Le syndicat s'est engagé depuis quelque temps sur l'inventaire de ces zones humides et cela a été acté au niveau de la commission locale de l'eau du SAGE en 2014.

- **ONEMA, la délégation interrégionale** souhaite savoir si les ouvrages existants à l'amont et à l'aval et dans la zone des 1 km ont bien été pris en compte car quand il est question de continuités écologiques il est important de savoir ce qui se passe en aval et en amont de la zone de franchissement.

- **Syndicat du bassin du Lez**, souhaite s'assurer que le Lez est pris en compte et pas uniquement la Mosson.

- **Syndicat Intercommunal des étangs littoraux** demande s'il va être possible de retrouver la définition des espaces de fonctionnalités au niveau de l'étude.

- **Conservatoire Botanique National Méditerranéen de Porquerolles** demande si des techniques génétiques existent permettant d'analyser l'eau afin de détecter des poissons qui n'auraient pas pu être attrapés à la main ou qui n'auraient pas été vus.

- **Groupe Ornithologique du Roussillon** souhaite intervenir sur la forme de l'atelier qui reste sur des grandes généralités. Concrètement, et sachant qu'ils n'auront pas accès aux études fines, les naturalistes de terrain n'arrivent pas à savoir si les enjeux auxquels ils pensent ont bien été pris en compte.

Deuxième temps d'échanges du matin :

- **Service espaces naturels et biodiversité Conseil Général de l'Hérault** précise qu'il aurait été intéressant de regarder les effets de la future ligne LGV sur les corridors et les espaces à enjeux au niveau du SRCE.

- **Conservatoire Botanique de Porquerolles** aimerait savoir, quelle que soit l'approche, si la délimitation des cœurs de biodiversité va bien servir à éviter de les fractionner ou du moins prendre note si l'on passe en bordure, si on érode ou si on le coupe en plein milieu.

- **Parc Naturel Régional de la Narbonnaise** souhaite revenir sur le choix des sous trames évoquée précédemment mais il ne lui semble pas que les milieux agricoles aient été pris en compte dans les sous trames.

- **Conservatoire Botanique de Porquerolles**, questionnent l'ONF, avez-vous pu ou su prendre en compte le caractère de vieilles forêts ?

- **Communauté des Communes du Nord Bassin de Thau** s'étonne de ne pas retrouver la prise en compte des enjeux qui ont été soulevés dans le cadre des SAGES qui sont pour bons nombres d'entre eux en cours d'élaboration et sur le point d'aboutir.

- **Parc Naturel Régional de la Narbonnaise** a une suggestion pour que ces journées et débats soient plus riches : avoir les éléments de présentation en amont de la réunion afin de pouvoir consulter les collaborateurs au préalable.

- **EPTB Orb et Libron** souhaite savoir si l'impact de la gestion de la ligne a bien été pris en compte notamment lors des travaux avec l'apport susceptible d'espèces envahissantes ou bien dans la gestion de ces voies ferrées où une grande quantité de pesticides est utilisée aux abords de ces structures.

- **Conseil Général des Pyrénées-Orientales** demande comment seront pris en compte les espaces qui font aujourd'hui l'objet de mesures compensatoires.

Après-midi – Principes généraux de rétablissement des continuités par secteur

Secteur Plaine du Roussillon

- **Groupe ornithologique du Roussillon** a une question sur les reptiles car ce secteur est le bastion des lézards ocellé. Il est inquiet quant aux aspects de morcellement du territoire qui a un impact fort sur ces populations, plus que les reconnections de secteur. Il attire aussi l'attention sur le fait qu'au niveau du Soler il y a des grosses populations d'Agrion de Mercure sur toutes les eaux courantes.

- **FRENE 66** demande si, au niveau du secteur actuel, il y a une prise en compte de la mixité de la ligne Perpignan - Rivesaltes?

- **ONEMA** souhaite revenir sur le passage au-dessus des cours d'eau et le choix des ouvrages. Pour elle le passage en viaduc au-dessus des grands fleuves côtiers est positif car on a la transparence hydraulique et écologique. En revanche elle souhaite savoir comment cela va se faire sur les petits cours d'eau entre la Têt et l'Agly et la limite départementale. Elle souhaite donc savoir si le choix des portiques ouverts est le choix qui sera fait sur les petits cours d'eau sachant que les ponts-cadre et les buses sont les ouvrages les plus pénalisants. Elle précise que si c'est jouable le portique ouvert est la meilleure solution car on ne touche pas à l'état naturel du fond du lit.

- **DREAL** indique que la bonne solution pour avoir une continuité écologique dans le cours d'eau est donc de garder le lit, un lit mobile qui peut évoluer comme peut évoluer le cours d'eau, ce qui oblige évidemment à fonder plus profondément les ouvrages pour supporter une certaine érosion dans le lit. Il précise que si cela est pensé au départ, cela n'engendre pas un surcoût important.

- **CG de l'Hérault** se pose la question de l'après : en ce qui concerne les ouvrages d'art, y aurait-il un suivi biologique pour mesurer l'efficacité de ces ouvrages ?

Groupe ornithologique du Roussillon

Sur le milieu des Corbières on s'était posé la question de passage en tunnel pour préserver ces milieux, parmi les plus riches de France ?

- **DDTM de l'Hérault** qu'ils aient recours à cette mise en compatibilité de ces documents pour conforter ces continuités écologiques dans le temps en utilisant par exemple la possibilité de servitudes d'urbanisme qui permettrait de les asseoir dans la durée et de les inscrire dans le territoire.

Secteur Corbières littorales

- **LPO Aude** indique que, des Corbières jusqu'à Peyriac, le projet de ligne nouvelle sans passage en tunnel va s'enfiler sur beaucoup de bastion d'espèces. Il y a une nécessité de travailler sur les continuités écologiques de ces différents bastions surtout si on va les impacter de façon sud nord. Il rappelle aussi que le site des Corbières est un important flux migratoire.

- **Groupe Ornithologique du Roussillon** précise que recréer du milieu naturel est très compliqué, que c'est un domaine difficile à maîtriser, et qu'il faut donc essayer d'aller le plus possible vers l'évitement.

- **Parc Naturel régional de la Narbonnaise** rappelle qu'il faut prendre en compte les ouvrages déjà existants sur les autres infrastructures qui fragmentent déjà ce territoire pour construire le projet de façon cohérente.

Secteur Basse plaine de l'Aude

- **FRENE 66**, précise qu'il a été demandé à SNCF Réseau de bien tenir compte des nouveaux ouvrages réalisés sur la Basse plaine de l'Aude pour protéger les populations (digues de

Cuxac d'Aude).

- **Fédération de Pêche 34** a une préoccupation sur les petits cours d'eau car les ouvrages risquent de les perturber. Pour les ripisylves, qu'est-il prévu pour les compenser et quid de la ligne actuelle ?

- **LPO Aude** demande si sur Fontfroide, le tunnel est exclu ou encore envisagé ? Il y a des évitements à envisager notamment du sud Narbonne et par rapport au centre d'enfouissement de SITA. Il indique aussi que sur Cuxac, il existe des projets de parc éolien qui ont pris en compte l'ancienne réserve. Est-ce que SNCF Réseau, en termes d'impacts cumulés, mettra en œuvre des moyens pour les réduire ?

Secteur Vallée de l'Orb et de l'Hérault

- **EPTB rappelle** qu'entre Bourbaki et la vallée du Libron, il y a un chapelet de mares en bassin versant. Il est important de les prendre en compte car ces zones humides et leur espace de fonctionnalité sont actés.

- **DDTM 34** précise l'importance de préserver les chauves-souris, les amphibiens, les insectes comme la Magicienne dentelée et les oiseaux, l'Outarde canepetière. Cela devient un secteur emblématique de l'Hérault. La déprise agricole crée un réservoir à ce niveau et SNCF Réseau a une responsabilité en passant dans ce secteur.

Secteur Gardiole, Mosson, Bassin de Thau

- **ONEMA** insiste sur les enjeux sur la Vène qui est une zone de transition : on a des actions prioritaires sur l'Anguille qui remonte de l'Étang de Thau. Un viaduc y est-il prévu ? Les enjeux sont aussi l'eau potable et des efforts sont à faire sur le zéro pesticides.

- **Fédération des chasseurs** fait un point sur le Massif de la Gardiole qui a un gros potentiel gros gibier entre le littoral et l'A9. De plus, le bois de Bourbaki, présente un enjeu sur la bécasse des bois. Cet aspect a-t-il été pris en compte et est-ce possible de compenser cet enjeu ? Elle insiste sur le fait de faire attention aux enjeux sur les espèces plus ordinaires comme le lapin et le lièvre

- **Syndicat Mixte du Bassin de Thau** demande de bien prendre en compte les cours d'eau, puisque c'est aussi des continuités pour des espèces qui utilisent les ripisylves : la Vène et le ruisseau de Pallas. La Vène relie aussi la Gardiole et la montagne de la Mourre.

- **CG 34** apporte une réflexion sur les espaces entre A9 et LGV : il faut travailler les continuités en long. Les zones de friches peuvent être intéressantes à exploiter, notamment avec l'ONF. Il indique que le bois de Maurin va être intercepté par plusieurs aménagements ce qui va engendrer un chapelet d'espaces naturels.

- **Syndicat Intercommunal des étangs littoraux**, indique que sur ce bout du tracé, on a également le projet d'Aqua Domitia qui a aussi des mesures de compensation sur ce secteur. Elle aborde une autre question par rapport aux impacts cumulés (dédoublage A9) : comment les services de l'état vont gérer ces impacts cumulés : c'est le dernier venu qui paie ou tout le monde participe ?

- **DREAL LR** indique que réglementairement, on doit étudier les impacts cumulés mais si des mesures doivent être envisagées, on ne peut les imposer à ceux pour qui les projets sont déjà réalisés.

- **Conservatoire Botanique** rappelle que la Jasse de Maurin, sur la Gardiole, il existe une plante « alium camemoly » qui a été impactée par l'autoroute. C'est un élément qui mériterait une prise en compte en amont et une réponse régionale sous forme d'un PNA. Il faut aussi impliquer le monde de la recherche. Il est intéressant de prendre les devants sur les espèces à grands enjeux nationaux, voire internationaux. Le CNPN, dans ces avis, parle de Plan Régional d'Action.

4. SYNTHÈSE DES 4 GROUPES DE TRAVAIL « GARE NOUVELLE ET PROJET DE TERRITOIRE »

SYNTHÈSE DES GROUPES DE TRAVAIL DE BÉZIERS

Atelier gare nouvelle Béziers	
Date et lieu	Atelier n°1 : Mercredi 8 avril 2015 – Espace Chapat - Béziers Atelier n°2 : Mercredi 22 avril 2015 – Espace Chapat - Béziers
Participation	Elus et services de Béziers Méditerranée Représentants de : SEBLI, SM SCOT du Biterrois, TGV Développement
Durée	2h par atelier.
Objectifs	Définir un site préférentiel pour la future gare nouvelle de Béziers : Atelier n°1 : présentation des critères ferroviaires et territoriaux + échanges. Atelier n°2 : présentation des analyses ferroviaires et territoriales + échanges.
Questions et remarques des participants	<p>ATELIER 1</p> <ul style="list-style-type: none"> • Remarques et questions sur les critères ferroviaires <ul style="list-style-type: none"> ○ Demande de précisions concernant les deux variantes d'emplacements prévus sur le site A75 (A.Peyré). ○ Demande de précisions concernant l'arrivée en tranchée ou en hauteur de la ligne (M.Suère). ○ Remarque que les communes de Cers et Villeneuve-les-Béziers sont les plus impactées. S'étonne du peu d'information apporté concernant le raccordement qui impacte Cers (G.Gauthier) ○ Demande à ce que SNCF Réseau démontre l'utilité du Fret sur la raccordement qui impacte Cers (G.Gauthier) ○ Demande à connaître la répartition des trains entre la ligne actuelle et la LNMP (P.Resplandy). ○ Demande si la volonté de mixité est spécifiquement liée au projet de LNMP ou si c'est une politique nationale (P.Resplandy). ○ Demande si une pondération existe entre les différents critères présentés (JP.Marc). ○ Demande si SNCF Réseau prend en compte le préjudice moral subi par les habitants dans le critère « Préservation du cadre de vie » (JP.Galonnier). ○ Demande si au regard des déplacements majoritairement automobiles des Biterrois, un site est jugé plus adapté par SNCF Réseau (P.Resplandy). ○ Demande si SNCF Réseau a pris en compte la proximité de l'aéroport Béziers-Cap d'Agde (P.Resplandy). ○ Demande si selon SNCF Réseau il est plus intéressant de construire une gare connectée au réseau existant ou facilement accessible en voiture (P.Resplandy). ○ Demande si SNCF Réseau a déterminé les flux de clientèles TGV qui arrivent en gare par TER (LJ.Artis) ○ Souligne le manque d'étoile ferroviaire pour les deux sites pressentis à Béziers (LJ.Artis). ○ Remarque qu'il aurait été plus cohérent de faire sortir les trains de fret de la LNMP vers la ligne existante au niveau de Narbonne plutôt que de Béziers (A.Peyré). ○ Demande s'il est possible de créer un raccordement entre la gare nouvelle et la gare centre (P.Resplandy). • Remarques et questions sur les critères territoriaux <ul style="list-style-type: none"> ○ Demande comment SNCF Réseau compensera la perte des revenus liés aux taxes d'habitations à Villeneuve-les-Béziers (JP.Galonnier). ○ Remarque que seul le site A75 semble présenter un potentiel en terme d'espace pour un développement futur (JP.Marc). ○ Demande quelle serait l'emprise au sol des projets de gares nouvelles (JP.Marc). ○ Alerte sur la présence de trois sites classés SEVESO à proximité du site A75 (JP.Marc).

- Demande si la proximité du stade enrichira le critère « Tourisme et culture » (P.Resplandy)
- Demande à ce que les écoulements pluviaux soient bien pris en compte (JP.Marc)

- **Remarques et questions en synthèse**

- Souligne la nécessité de bénéficier de deux gares : une pour le trafic local et régional et une pour le trafic national et international (M.Suère)
- Rappelle que la réhabilitation de la gare centre est un enjeu important (M.Suère).

ATELIER 2

- **Remarques et questions sur l'analyse ferroviaire**

- Demande si le gain possible de passagers a été estimé pour le site Canal du Midi (L.J.Artis).
- Demande si les voyageurs d'Agde pourront venir en TER à Villeneuve-les-Béziers (JP.Marc).
- Demande si la gare nouvelle risque de remettre en question l'utilité de la gare actuelle (A.Couquet).
- Demande pourquoi il n'y a pas de raccordement au réseau existant prévu pour le site A75 (JP.Marc).
- Demande s'il est possible de créer un raccordement entre la gare nouvelle et la gare centre (D.Marcos).

- **Remarques et questions sur l'analyse territoriale**

- Souligne que le PPRI compromet le site Canal du Midi (JP.Gallonier).
- Demande quelle serait la surface du projet sur le site A75 (D.Marcos).
- Demande d'être attentif à l'imperméabilisation des surfaces, souhaite des études hydrauliques très poussées (JP.Gallonier).
- Demande si le passage de la LNMP sous la RD612 au niveau du bowling a été étudié (JP.Gallonier).
- Demande, dans le cas d'un passage sous la RD612, d'étudier la création d'une jonction routière parallèle (J.Maurand).
- Demande le rétablissement des chemins sur la commune de Cers pour éviter d'enclaver la commune (J.Maurand).

- **Remarques et questions en synthèse**

- Demande si la réunion publique de Béziers aura pour but de présenter le projet de gare nouvelle (G.Gauthier).
- Demande de bien définir et figer le projet pour répondre aux habitants dans l'expectative (G.Gauthier).
- Demande à ce que SNCF Réseau soit en mesure d'apporter des réponses rassurantes en réunion publique (P.Ramon)
- Demande de prendre en compte également les personnes souhaitant venir investir dans le Biterrois attirés par la grande vitesse (P.Resplandy).

4. SYNTHÈSE DES 4 GROUPES DE TRAVAIL « GARE NOUVELLE ET PROJET DE TERRITOIRE »

SYNTHÈSE DES GROUPES DE TRAVAIL DE NARBONNE

Atelier gare nouvelle Narbonne	
Date et lieu	Atelier n°1 : Jeudi 19 mars 2015 – Hôtel d'Agglomération - Narbonne Atelier n°2 : Mardi 7 avril 2015 – Hôtel d'Agglomération - Narbonne
Participation	Elus et services du Grand Narbonne. VP « Aménagements » de Carcassonne Agglomération. Représentants « Routes et transports » du CD11.
Durée	2h par atelier.
Objectifs	Définir un site préférentiel pour la future gare nouvelle de Narbonne : Atelier n°1 : présentation des critères ferroviaires et territoriaux + échanges. Atelier n°2 : présentation des analyses ferroviaires et territoriales + échanges.
Questions et remarques des participants	<p>ATELIER 1</p> <ul style="list-style-type: none"> • Remarques et questions sur les critères ferroviaires <ul style="list-style-type: none"> ○ Précise que le projet de territoire du Grand Narbonne s'adaptera aux contraintes ferroviaires et financières présentées par SNCF Réseau (J.Bascou) • Remarques et questions sur les critères territoriaux <ul style="list-style-type: none"> ○ Demande de prendre en compte l'emprise au sol de la gare mais également des parkings (E.Mellet) ○ Confirme la volonté du Grand Narbonne de développer son urbanisation dans le secteur de Montredon-des-Corbières : potentiel favorable pour y développer des commerces et anticipation des projets routiers (J.Bascou). ○ Rappelle le rôle majeur d'une gare nouvelle pour développer le tourisme dans le Narbonnais et l'Aude (J.Bascou). ○ Souhaite une gare permettant de faire l'interface entre littoral et arrière pays (N.Granier-Calvet). ○ Précise qu'un permis de construire sera difficilement délivrable pour le site de Prax situé en zone inondable (E.Mellet). • Remarques et questions en synthèse <ul style="list-style-type: none"> ○ Demande à ce que les sites de gares pressentis soient présentés lors des réunions publiques de Caves et Portel-des-Corbières (H.Martin). ○ Rappelle que la LNMP sans gare nouvelle à Narbonne serait mal accueillie (E.Mellet). ○ Demande à ce que les aménagements routiers prévus par le CD11 apparaissent sur les cartes présentées (E.Bourrel). <p>ATELIER 2</p> <ul style="list-style-type: none"> • Remarques et questions sur l'analyse ferroviaire <ul style="list-style-type: none"> ○ Demande de précisions sur les correspondances TER/TGV selon les sites de gares (H.Martin). ○ Demande d'adapter la notation pour mettre plus en avant le risque d'inondation sur le site de Prax (E.Mellet). ○ Souligne qu'en cas d'inondations une gare située sur le site de Prax devra être fermée contrairement à une gare située sur le site de Pont des Charrettes (A.Pérea). • Remarques et questions sur l'analyse territoriale <ul style="list-style-type: none"> ○ Rappelle que quelque soit son emplacement la gare nouvelle de Narbonne sera celle de tout le département (P.Sénèque). ○ Demande de précisions concernant les accès routiers du site de Prax (H.Baro). • Remarques et questions en synthèse <ul style="list-style-type: none"> ○ Demande une présentation des deux sites pressentis en mairie de Narbonne avant les réunions publiques (H.Martin). ○ Alerte sur les risques d'aggravation des inondations sur la commune de Coursan (E.Rocher). ○ Souligne que le choix du site de gare déterminera l'emplacement du tracé et des raccordements (H.Baro). ○ Alerte sur un risque de confusion entre le nom des sites pressentis et le nom des gares (A.Pérea). ○ Demande quelles protections visuelles et sonores seront mises en place (E.Rocher).

5. SYNTHÈSE DES 10 RÉUNIONS PUBLIQUES

SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE BÉZIERS

Réunion publique Béziers	
Date et lieu	Mercredi 29 avril 2015 – CCI – Béziers.
Communes concernées	Cers, Villeneuve-les-Béziers, Béziers, Sauvian, Portiragnes.
Tribune	Marie Meunier-Polge (VP Transports Région), Edouard Parant (SNCF Réseau), Michel Suère (1er VP aménagement Béziers Méditerranée).
Participation	250 présents pour 200 places assises – 32 questions / remarques du public <ul style="list-style-type: none"> Présence massive de riverains inquiets quant au devenir de leurs biens, conscients du besoin de la LN et de sa gare mais inquiets des impacts du raccordement. Présence des maires de Béziers, Villeneuve-les-Béziers et Cers. Présence du Président de la Cave coopérative Alma Cersius. Présence de l'association TGV Développement.
Durée	4h20
Objectifs	La LNMP, pourquoi ? (présentation du projet et de son opportunité) + échanges La LNMP, comment ? (présentation du tracé proposé) + échanges
Questions et remarques du public	<p>PROJET</p> <ul style="list-style-type: none"> Les élus en tribune : soutien au projet de LNMP. Maire de Béziers : bienveillant à l'égard du projet de LNMP. Demande la continuité des arrêts TGV à Béziers (1,3 M de voyageurs) et d'aller au-delà des travaux prévus sur la gare centre dans un triangle gare-polygone-pont neuf (rendre la gare accessible aux handicapés et améliorer le stationnement autour de la gare). Maire de Corneilhan : <ul style="list-style-type: none"> Demande un examen plus précis du raccordement fret avec SNCF Réseau et mettre un point final à la virgule pour trouver une autre solution. Demande une étude du raccordement à la ligne existante à Nissan. Demande une confirmation par le ministre du choix du site A75 pour la gare nouvelle Demande une réduction maximale de l'impact social et environnemental du projet sur les communes de Cers et Villeneuve. Demande de requalifier la gare centre dans les meilleurs délais et d'améliorer sa desserte. Maire de Cers : souhaite centrer la réunion publique sur le tracé essentiellement et parler du projet au conditionnel pas au futur. Demande d'étudier une autre jonction à la ligne classique. Maire de Villeneuve-lez-Béziers : demande d'indemniser sa commune des pertes de taxes liées aux maisons détruites. <p>TRACE / IMPACTS</p> <ul style="list-style-type: none"> 7 habitants : demandes portant sur : l'emplacement et la distance du tracé au bâti, le nombre de maisons et d'entreprises impactées, la réduction des emprises du tracé, un juste dimensionnement des ouvrages pour assurer la transparence hydraulique Propriétaire du domaine de Chazotte, Michel Suère, gérant agence immobilière et un habitant : demandes d'alternatives au raccordement proposé. Béziers Méditerranée (Michel Suère) et un habitant : demandes de prise en considération (y compris par le ministre) des impacts humains du projet à Villeneuve-les-Béziers. <p>TRACE / FONCIER</p> <ul style="list-style-type: none"> 2 entrepreneurs et un habitant : demandes portant sur la possibilité de construire ou pas actuellement 7 habitants : demandes portant sur les modalités d'expropriation et d'indemnisation, les délais de réalisation et l'attribution des permis de construire <p>PHASAGE</p> <ul style="list-style-type: none"> CFDT : demande de phasage jusqu'à Nissan. <p>GARE</p> <ul style="list-style-type: none"> Maire de Béziers : accord sur la proposition de l'agglo de retenir le site A75 Pas d'opposition au site A75 perçu comme générant moitié moins d'impact que le site canal du Midi. Un habitant : demande de placer la gare nouvelle à Nissan pour bénéficier de la grande vitesse et limiter les arrêts

5. SYNTHÈSE DES 10 RÉUNIONS PUBLIQUES

SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE CAVES

Réunion publique de Caves	
Date et lieu	Mercredi 15 avril 2015 – Salle Municipale – Caves
Communes concernées	Roquefort des Corbières, La Palme, Caves, Treilles, Fitou
Tribune	Hervé Baro (1er VP CD11), Marie Meunier-Polge (VP Région LR), Edouard Parant (SNCF Réseau), Henri Martin (VP Le Grand Narbonne)
Participation	160 présents pour 90 places assises – 29 questions / remarques du public <ul style="list-style-type: none"> • Nombreux riverains et agriculteurs de Caves, Treilles et Roquefort • Présence des maires de Treilles et Roquefort-des-Corbières. • Présence de 3 associations : No Pasaran, CRI-LNMP, Union des Coopératives Languedociennes.
Durée	3h
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - La LNMP, pourquoi ? (présentation du projet et de son opportunité) + échanges - La LNMP, comment ? (présentation du tracé proposé) + échanges
Questions et remarques du public	<p>PROJET</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les élus en tribune : soutien au projet de LNMP. • Un habitant : demande de révision complète du projet : limiter la vitesse à 220km/h afin de proposer un tracé moins impactant. • CRI-LNMP : salue la plus grande prise en compte de la ligne existante par SNCF Réseau. • Un habitant : interrogation quant à la non participation du CG34 au financement des études. • Un entrepreneur de Carcassonne : soutien au projet et demande de réalisation rapide du projet. <p>TRACE / IMPACTS</p> <ul style="list-style-type: none"> • CD11 : accord avec le tracé proposé qui épouse le PIG. • Maire de Roquefort et un vigneron : oppositions au tracé proposé au niveau de Roquefort et proposition d'une variante qui passe plus à l'Est. • CRI-LNMP : demande de maintien du tunnel entre Salses et Roquefort. • Maire de Treilles, CRI-LNMP, Union des Coopératives Languedociennes, 4 habitants : questions liées aux impacts sur le foncier, aux nuisances (sonores et visuelles) et aux mesures compensatoires prévues. <p>GARES</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 habitants : question sur le maintien de la gare Leucate la Franqui et question sur les gares nouvelles prévues sur la LNMP. <p>MIXITE</p> <ul style="list-style-type: none"> • No Pasaran, CRI-LNMP, 2 habitants : 6 interventions liées au fret et notamment 4 demandes de mixité sur l'ensemble de la LNMP. • Un habitant : crainte que le projet (pour sa partie fret) ne bénéficie majoritairement qu'au port de Barcelone. <p>CONCERTATION</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maire de Roquefort : demande à SNCF Réseau des échanges plus soutenus et réguliers (avec une meilleure prise en compte des propositions) avec les communes concernées par le tracé. • PNR la Narbonnaise : salue le travail partenarial réalisé avec SNCF Réseau.

5. SYNTHÈSE DES 10 RÉUNIONS PUBLIQUES

SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE MONTPELLIER

Réunion publique de Montpellier	
Date et lieu	Mardi 14 avril 2015 – Salle Fernand Pelloutier - Montpellier
Communes concernées	Montpellier, Lattes, St Jean de Védas, Villeneuve les Maguelone, Fabrègues, Gigean
Tribune	Marie Meunier-Polge (VP Région déléguée aux transports), Philippe Saurel (Maire et Pdt Montpellier Métropole), Edouard Parant (SNCF Réseau)
Participation	110 présents pour 140 places assises – 14 questions / remarques du public <ul style="list-style-type: none"> • Présences des maires de St Jean de Védas et Gigean. • Présence de l'association FNAUT LR. • Présence du syndicat CFDT.
Durée	2h
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - La LNMP, pourquoi ? (présentation du projet et de son opportunité) + échanges - La LNMP, comment ? (présentation du tracé proposé) + échanges
Questions et remarques du public	<p>PROJET</p> <ul style="list-style-type: none"> • Montpellier Métropole : soutien au projet conditionné à la satisfaction de 3 demandes : réalisation des deux gares du CNM, enquête publique LNMP en 2016 suivie du lancement rapide des travaux de la Ligne Nouvelle • Un habitant : demande d'une réalisation rapide du projet. <p>TRACE / IMPACTS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maires de St Jean de Védas et de Gigean : favorable au tracé proposé. • Représentants associatif et agricole : satisfaction quant au tracé proposé. • Habitants de St Jean de Védas : alerte sur le bruit ferroviaire sur le quartier de Cayenne à Saint Jean Le Sec et la protection de l'abbaye de Saint Félix de Monceau. <p>GARES</p> <ul style="list-style-type: none"> • CFDT : demande de ne pas réaliser les gares de Béziers et Narbonne, de donner la priorité au fret et de déplacer la gare nouvelle de Montpellier à la Jasse de Maurin. • Un habitant : critique des coûts directs et induits par la gare de la Mogère. • Maire de St Jean de Vedas : refus de toute gare nouvelle sur la commune de Saint Jean de Védas. <p>PHASAGE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Montpellier Métropole : demande d'accélération des procédures sur les gares nouvelles du CNM et sur la LNMP. <p>MIXITE</p> <ul style="list-style-type: none"> • FNAUT LR : demande d'une ligne mixte également entre Béziers et Perpignan.

5. SYNTHÈSE DES 10 RÉUNIONS PUBLIQUES

SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE NARBONNE

Réunion publique de Narbonne	
Date et lieu	Jeudi 23 avril 2015 – Théâtre de Narbonne – Narbonne.
Communes concernées	Cuxac d'Aude, Moussan, Marcorignan, Névian, Narbonne, Montredon des Corbières.
Tribune	Régis Banquet (Carcassonne Agglomération), André Viola (Président CD11), Didier Codorniou (VP Région LR), Edouard Parant (SNCF Réseau), Henri Martin (VP Le Grand Narbonne).
Participation	450 présents pour 400 places assises – 34 questions / remarques du public <ul style="list-style-type: none"> • Présence de manifestants (environ 100) contestant la fermeture du pont de Carcassonne. • Présence des maires de : Narbonne, Moussan, Coursan, Cuxac et Montredon. • Présence de membres d'EELV • Présence du Président de la Chambre d'Agriculture de l'Aude et du Président de la Cave Coopérative de Cuxac. • Présence d'associations : FNAUT LR et France Nature Environnement.
Durée	3h20
Objectifs	La LNMP, pourquoi ? (présentation du projet et de son opportunité) + échanges La LNMP, comment ? (présentation du tracé proposé et des sites de gares à Narbonne) + échanges
Questions et remarques du public	<p>PROJET</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les élus en tribune : soutien au projet de LNMP. • Maire de Narbonne, maire de Cuxac, Pdt Chambre d'Agriculture de l'Aude et un habitant : soutien au projet de LNMP. • Maire de Cuxac : demande de mesures compensatoires pour les viticulteurs impactés et vis-à-vis des impacts environnementaux et agricoles au niveau du raccordement dans la zone de Cuxac. • Maire de Cuxac : question concernant le financement des acquisitions foncières. • Maire de Coursan : demande de garanties sonores et visuelles au niveau des domaines de la Coutelle et de la Ricardelle : demande de rencontre en mairie avec SNCF Réseau. • France Nature Environnement : remarque concernant la gare de la Mogère et la perte de temps en cas de trajet Narbonne – Montpellier • FNAUT LR : question liée aux prévisions de trafic. • Un habitant : demande d'explication concernant la liaison envisagée vers Toulouse. <p>TRACE / IMPACTS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maire de Cuxac, Président de la Cave coopérative de Cuxac, habitant de Cuxac : demandes de viaduc sur toute la basse plaine de l'Aude. • Maire de Coursan et 2 habitants : remises en question des études hydrauliques avec souhait d'échanges plus étroits avec les habitants. • Maire de Moussan : alerte sur les impacts environnementaux causés par le raccordement vers Toulouse : souhaite rencontrer SNCF Réseau sur ce point. • EELV : demande de ne pas abandonner le tunnel sous les Corbières. <p>GARE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Président de la Chambre d'Agriculture de l'Aude, Maire de Moussan, un habitant de Montredon : positions favorables au site Pont des Charrettes. • Un habitant : position défavorable au principe de gare prévu sur le site de Pont des Charrettes : peu pratique en cas de changement de train. • Maire de Cuxac : demande concernant la différence de coût entre les deux gares (Maire de Cuxac) • EELV : demande d'envisager la gare centre en troisième option à Narbonne. • Un habitant : demande de précisions concernant les parkings et aménagements routiers

prévus autour des sites de gare.

MIXITE

- **EELV et FNAUT LR** : demande de mixité sur toute la LNMP.
- **France Nature Environnement** : demande de mixité à partir de Perpignan.
- **EELV** : remarque concernant l'incohérence entre la position du lobby FERMED (pour le développement du Fret) dont le Port de Sète est membre et la Région LR qui ne semble pas se battre pour une mixité totale de la LNMP.

PHASAGE

- **FNAUT LR** : demande de phasage à Béziers : pour assurer dans un premier temps le tronçon 100% mixte sur la partie la plus sensible et réduire le coût du projet.

LIGNE ACTUELLE

- **EELV** : demande de faire circuler les trains de matières dangereuses qui traversent Narbonne et les étangs sur la LNMP.
- **Président de la Chambre d'Agriculture de l'Aude** : remarque concernant les trains privés qui roulent au diesel et qui polluent sur l'axe Sète – Bordeaux.

CONCERTATION

- **2 habitants** : remarques concernant la salle sous dimensionnée et le peu de temps laissé aux habitants pour s'exprimer pendant la réunion publique.

AUTRES REMARQUES

- **France Nature Environnement** : position favorable à la ligne Narbonne – Toulouse au regard de la future grande région.

5. SYNTHÈSE DES 10 RÉUNIONS PUBLIQUES

SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE NISSAN

Réunion publique de Nissan-lez-Ensérune	
Date et lieu	Lundi 21 avril 2015 – Salle Michel Galabru – Nissan-lez-Ensérune.
Communes concernées	Vendres, Lespignan, Nissan-lez-Ensérune, Coursan.
Tribune	Florence Brutus (VP Région LR), Edouard Parant (SNCF Réseau).
Participation	130 présents pour 130 places assises – 28 questions / remarques du public <ul style="list-style-type: none"> • Présence d'habitants des communes concernées. • Présence des maires des communes de Nissan-lez-Ensérune, Cuxac d'Aude, Lespignan et Villeneuve-les-Béziers. • Présence des associations FRENE 66 et TGV Sud Territoire Environnement.
Durée	2h40
Objectifs	La LNMP, pourquoi ? (présentation du projet et de son opportunité) + échanges La LNMP, comment ? (présentation du tracé proposé) + échanges
Questions et remarques du public	<p>PROJET</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'élue en tribune : soutien au projet de LNMP. • Maire de Nissan-lez-Ensérune : soutien au projet de LNMP. • FRENE 66 : questions concernant la répartition des financements des collectivités pour le projet et concernant le risque de péremption de la DUP. • TGV Sud Territoire Environnement : demande de prise en compte des impacts causés par les aléas sur la disponibilité des installations. • 3 habitants : demandes de précision concernant les gains de temps de parcours inscrits dans la plaquette gare de Narbonne, l'évolution des trafics ces 10 dernières années en LR et remarque concernant la lenteur de la réalisation du projet. <p>TRACE / IMPACTS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maire de Cuxac et un habitant : demandes concernant la transparence hydraulique au niveau du domaine de la Ricardelle (risque d'inondations, demande d'un viaduc sur ce secteur). • Maire de Lespignan : remarque concernant l'intérêt de présenter la visualisation 3D du tracé aux chambres d'agriculture. • 4 habitants : demandes de précisions sur le tracé proposé, les rétablissements des chemins ruraux, de calcul de distance entre habitations et ligne nouvelle. <p>TRACE / FONCIER</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maire de Nissan : demande d'information pour la délivrance d'un permis de construire pour une entreprise qui souhaite s'installer près du tracé. • Bruno Chabert CD34 (technicien) : demande d'anticipation pour la constitution des commissions locales et des réserves foncières en vue du remembrement autour des ouvrages pour les activités agricoles. • FRENE66 : demande concernant le coût d'acquisition total du foncier entre Montpellier et Perpignan. • 5 habitants : demandes concernant le calendrier prévisionnel de début des acquisitions foncières, les critères de rachat du foncier, les emprises foncières au sol selon les ouvrages prévus par SNCF Réseau, les sursis à statuer et les règles d'implantation aux abords de la ligne nouvelle <p>GARE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maire de Nissan : remise en question de la faisabilité de deux gares nouvelles à Narbonne et Béziers faute de financements des agglomérations concernées. • Un habitant : remise en question des prévisions de trafic dans les gares nouvelles. <p>MIXITE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un habitant : demande de mixité sur l'ensemble de la ligne nouvelle. <p>LIGNE ACTUELLE</p> <ul style="list-style-type: none"> • FRENE 66 : demande de prise en compte du risque de submersion marine de la ligne actuelle <p>CONCERTATION</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une élue d'opposition à Béziers : déplore l'absence des conseillers départementaux de l'Hérault aux réunions publiques. • Un habitant : reproche des réunions publiques de concertation qui s'apparentent plus à des réunions d'information.

5. SYNTHÈSE DES 10 RÉUNIONS PUBLIQUES

SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE PERPIGNAN

Réunion publique de Perpignan	
Date et lieu	Lundi 13 avril 2015 – Hôtel d'Agglomération – Perpignan
Communes concernées	Perpignan, St Estève, Baho, Villeneuve-la-Rivière, Le Soler, Toulouges
Tribune	Marie Meunier-Polge (VP Région déléguée aux transports), Jean-Marc Pujol (Maire et Pdt Perpignan Méditerranée), Edouard Parant (SNCF Réseau), Hermeline Malherbe (Pdt CD 66)
Participation	250 présents pour 180 places assises – 17 questions / remarques du public <ul style="list-style-type: none"> Habitants des communes du Soler, Baho, Baixas et Peyrestortes. Nombreux opposants mobilisés, principalement association PMCV mais également Association l'Olivier et Mouvement Catalaniste. Présences des représentants des communes du Soler, Baixas et Peyrestortes.
Durée	2h45
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> La LNMP, pourquoi ? (présentation du projet et de son opportunité) + échanges La LNMP, comment ? (présentation du tracé proposé) + échanges
Questions et remarques du public	<p>PROJET</p> <ul style="list-style-type: none"> Soutien réitéré des grands élus au projet LNMP dans son principe. Jean-Marc Pujol (Perpignan Méditerranée) : remet en question l'intérêt économique de 6km de ligne nouvelle pour 500M€ et la rentabilité d'une ligne mixte où circulerait 20 à 40 trains de fret par jour PMCV : remet en question l'intérêt économique du tracé de Rivesaltes - Le Soler. Maire adjoint de Perpignan et conseiller communautaire, 1^{ère} adjointe du Soler, PMCV, Association l'olivier, Mouvement Catalaniste : opposé à tout contournement qui éviterait Perpignan. Association l'Olivier : conteste un tracé assassin pour St Charles. Demande une délibération des conseils municipaux contre le tracé dans la plaine du Roussillon et une position claire de la Région sur ce tracé. Une habitante : souligne que la ligne actuelle fonctionne bien pour les voyageurs et le fret mais que les trains sont vides. <p>TRACE / IMPACTS</p> <ul style="list-style-type: none"> Absence de soutien au tracé alternatif de l'association PMCV suite à la diffusion des résultats de l'étude comparative réalisée par SNCF Réseau 1^{er} adjointe du Soler : affirme que sa commune est la plus impactée à cause de la mixité et des circulations de nuit. Espère avoir la ligne à la profondeur de 17m et qu'elle sera enterrée. Maire de Baixas : affirme que des vignobles d'excellence et des marques commerciales seront impactés, amputant l'économie de la commune, sa principale vitrine et ses emplois. Perpignan Méditerranée : demande si des cartes de bruit ont été réalisées. S'inquiète de la grande sensibilité de la nappe souterraine à Opouls et de la protection des réseaux karstiques. Maire de Peyrestortes : demande à voir le passage de la ligne au droit de sa commune Un habitant : Demande la hauteur du remblai après le Soler. <p>MIXITE</p> <ul style="list-style-type: none"> Energie TGV : demande une ligne nouvelle mixte pour assurer un report modal efficace. <p>GARE</p> <ul style="list-style-type: none"> Pas de demande de gare nouvelle au nord du département. Maire adjoint de Perpignan et conseiller communautaire : Ne comprend pas le choix des gares nouvelles de Béziers et Narbonne. <p>CONCERTATION</p> <ul style="list-style-type: none"> PMCV : Regrette les délais pris par SNCF Réseau pour prendre en compte la demande d'étude de leur variante.

5. SYNTHÈSE DES 10 RÉUNIONS PUBLIQUES

SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE PINET

Réunion publique de Pinet	
Date et lieu	Lundi 20 avril 2015 – Foyer des campagnes – Pinet
Communes concernées	Castelnau de Guers, Florensac, Pinet, Pomerols, Bessan, Montblanc, St Thibéry
Tribune	Guy Amiel (1er VP CA Hérault Méditerranée et maire de St Thibéry), Jean-Claude Gaysot (VP Région LR délégué à l'international et à l'Europe), Edouard Parant (SNCF Réseau).
Participation	130 présents pour 120 places assises – 14 questions / remarques du public <ul style="list-style-type: none"> • Principalement des viticulteurs et propriétaires de domaines sur le tracé. • Présence de maire et représentants de communes de : Saint-Thibéry, Bessan, Florensac et Montblanc. • Présence du syndicat Picpoul.
Durée	2h55
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - La LNMP, pourquoi ? (présentation du projet et de son opportunité) + échanges - La LNMP, comment ? (présentation du tracé proposé) + échanges
Questions et remarques du public	<p>PROJET</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les élus en tribune : soutien au projet de LNMP (sans participation au financement futur pour Hérault Méditerranée). • Le public : pas d'opposition au projet, seul le tracé inquiète. • Les vigneron : demande d'un travail partenarial sur le foncier avec les représentants de l'appellation. • Un habitant de Pomerols : question sur le coût du projet. <p>TRACE / IMPACTS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maires et adjoints représentants les communes de Saint-Thibéry, Bessan, Florensac et Montblanc : en faveur du tracé jaune ou du tracé PIG. • Un viticulteur de Pinet : demande d'un tracé bien plus au sud impactant la zone Natura 2000. • Maire de Bessan, 1er adjoint de Saint Thibéry et 4 habitants : demandes liées aux impacts et protections sur des points localisés. • 2 viticulteurs à Pinet, 2 habitants et le syndicat Picpoul : questions liées au foncier viticole et aux mesures d'accompagnement : rétrocession de terres, travail partenarial avec la SAFER, l'EPFR, insertion paysagère, rétablissement des chemins d'accès aux vignes, aides à la construction/promotion de l'appellation. <p>CONCERTATION</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les vigneron : Un besoin d'information non satisfait vis-à-vis du monde viti/vinicole (tracé, mesures d'accompagnement) absent sur Internet. Utiliser la presse agricole et viticole.

5. SYNTHÈSE DES 10 RÉUNIONS PUBLIQUES

SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE PORTEL-DES-CORBIÈRES

Réunion publique de Portel-des-Corbières	
Date et lieu	Jeudi 16 avril 2015 – Espace Tamaroque – Portel-des-Corbières.
Communes concernées	Bages, Peyriac de Mer, Portel-des-Corbières, Sigean.
Tribune	Hervé Baro (1er VP CD11), Marie Meunier-Polge (VP Région LR), Edouard Parant (SNCF Réseau), Henri Martin (VP Le Grand Narbonne).
Participation	130 présents pour 130 places assises – 26 questions / remarques du public <ul style="list-style-type: none"> • Nombreux riverains de Peyriac-de-Mer, Sigean et Roquefort. • Présence de la Maire de Roquefort ainsi que de la Maire de Peyriac-de-Mer. • Présence de l'association FRENE 66.
Durée	2h55
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> - La LNMP, pourquoi ? (présentation du projet et de son opportunité) + échanges - La LNMP, comment ? (présentation du tracé proposé) + échanges
Questions et remarques du public	<p>PROJET</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les élus en tribune : soutien au projet de LNMP. • CD11 : conditionne sa participation au financement de la LNMP à la réalisation d'une gare nouvelle dans l'Aude. • Maire de Roquefort : demande si le projet le moins couteux sera retenu. • FRENE 66 : demande d'explication concernant les délais juridiques qui pourraient impacter le financement du projet et alerte sur un risque de non financement européen si la LNMP n'est pas 100% mixte. • 2 habitants : réserves sur la rentabilité du projet. <p>TRACE / IMPACTS</p> <ul style="list-style-type: none"> • 9 habitants : demandes pendant la présentation 3D du projet pour mesurer des distances LNMP – habitations ou voir l'impact visuel de la ligne. • Maire de Roquefort : question concernant les rétablissements routiers. • Maire de Peyriac-de-Mer : question concernant les risques incendies. • 2 habitants de Sigean : questions concernant les ouvrages prévus pour la traversée de la Berre et les études hydrauliques réalisées. • 4 habitants : questions concernant le tracé qui a changé au sein du PIG : impact sur un domaine viticole et des bâtiments, les fouilles archéologiques, les mesures compensatoires prévues pour les nuisances sonores et les modalités d'indemnisation des terres agricoles. <p>LIGNE ACTUELLE :</p> <ul style="list-style-type: none"> • FRENE 66 : alerte sur le risque de submersion marine de la ligne actuelle. <p>CONCERTATION</p> <ul style="list-style-type: none"> • FRENE 66 : félicite SNCF Réseau pour la qualité de son travail : transparence et information. • Maire de Roquefort : renouvelle sa demande à SNCF Réseau d'échanges plus soutenus et réguliers (avec une meilleure prise en compte des propositions) avec les communes concernées par le tracé. Demande également à SNCF Réseau de bénéficier de l'outil de visualisation en 3D du tracé.

5. SYNTHÈSE DES 10 RÉUNIONS PUBLIQUES

SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE POUSSAN

Réunion publique de Poussan	
Date et lieu	Lundi 27 avril 2015 – Foyer des campagnes – Poussan.
Communes concernées	Balaruc-le-Vieux, Villeveyrac, Loupian, Bouzigues, Mèze, Montagnac, Poussan.
Tribune	André Lubrano (Région LR), Edouard Parant (SNCF Réseau)
Participation	250 présents pour 190 places assises – 67 questions / remarques du public <ul style="list-style-type: none"> • Présence des maires des communes de Poussan et Mèze. • Présence d'associations locales : Observatoire du Pays de Thau, Poussan Autrement et Balaruc Fusion. • Présence de l'association FRENE 66. • Beaucoup de riverains : Poussan, Issanka, Mèze, Loupian.
Durée	4h
Objectifs	La LNMP, pourquoi ? (présentation du projet et de son opportunité) + échanges La LNMP, comment ? (présentation du tracé proposé) + échanges
Questions et remarques du public	<p>PROJET</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'élu en tribune : soutien au projet de LNMP. • Maire de Poussan et FRENE 66 : soutien au projet de LNMP. • l'Observatoire du Pays de Thau, Balaruc Fusion et Poussan autrement : opposition / critiques du projet de LNMP. • Observatoire du pays de Thau + Balaruc Fusion : remarques concernant les trafics actuels et la vitesse des TGV sur la LNMP. • Un habitant : question concernant les clauses d'insertion prévues pour les entreprises locales pendant les travaux. <p><i>Opportunité :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Maire de Poussan : annonce l'unanimité des élus du bassin de Thau pour le projet et le tracé proposé sur le secteur du bassin de Thau. • Observatoire Pays de Thau : remise en question du consensus des élus du Bassin de Thau. • 4 habitants : demande si la solution de doublement de la ligne existante jusqu'à Béziers a été étudiée, remise en question d'une politique générale du « plus vite, plus loin », dénonce le coût du projet par rapport au gain de temps et demande de vote en RP concernant l'opportunité du projet. <p><i>Financement :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Observatoire du Pays de Thau et un habitant : remarques concernant les lignes LGV critiquées par la cour des comptes. • Poussan Autrement : souligne les difficultés d'autofinancement des LGV. • FRENE 66 : demande de financement rapide pour les acquisitions foncières pour sauver le projet. <p>TRACE / IMPACTS</p> <ul style="list-style-type: none"> • 10 habitants : questions concernant la distance LNMP / habitations. <p><i>Nuisances (visuelles, sonores, vibrations) :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Observatoire du Pays de Thau, Balaruc Fusion et une habitante : demandes concernant les nuisances sonores. • Une habitante d'Issanka : demande concernant les impacts liés aux vibrations. • Observatoire du Pays de Thau : demande concernant l'intégration visuelle du viaduc et l'insertion visuelle des murs anti bruit sur le viaduc. <p><i>Risques environnementaux :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • L'adjoint à l'urbanisme de Poussan, l'Observatoire du Pays de Thau et 3 habitants : alertes sur les risques de catastrophe naturelle en cas d'accident notamment à Issanka. • Observatoire du Pays de Thau : demande d'information concernant le désherbage de la ligne et le risque de pollution de la source d'Issanka.

- **Une habitante** : protection de la Pie-grièche à poitrine rose.
- **Une habitante** : protection du lac de Merly.

TRACE / FONCIER

- **Maire de Mèze** : demande d'assouplissement des critères de distance pour les acquisitions foncières et de précisions concernant les délais pour les acquisitions foncières.
- **Un habitant** : demande concernant le prix d'achat des terrains.
- **Une habitante d'Issanka** : demande concernant les acquisitions foncières déjà réalisées.
- **Un habitant** : demande concernant les acquisitions foncières procédées sans DUP.
- **Un habitant de Poussan** : demande concernant le statut juridique d'un terrain acheté pour le passage d'un viaduc.
- **Un habitant de Mèze** : demande concernant ce qui est proposé aux personnes ayant un bien situé à 100m du tracé.

DESSERTE DU BASSIN DE THAU

- **Observatoire du Pays de Thau, Poussan autrement, Balaruc Fusion** : demandes de gare pour desservir le bassin de Thau.
- **Poussan Autrement** : dénonce une LNMP qui n'apporte que des contraintes au bassin de Thau.
- **Balaruc Fusion** : demande une gare à St Jean de Védas plutôt qu'à la Mogère.
- **Un habitant** : demande quelle desserte est prévue pour Sète et Agde.
- **Observatoire du Pays de Thau** : reproche le manque de desserte pour le bassin de Thau.

GARE

- **Poussan Autrement** : dénonce des gares électorales pour Béziers et à un degré moindre Narbonne.
- **Observatoire du Pays de Thau** : demande comment ont été validés les sites de gares à Narbonne et Béziers.

MIXITE

- **Observatoire du Pays de Thau** : demande pourquoi le port de Sète n'est pas relié à la LNMP.
- **Un habitant de Poussan** : demande d'information sur le trafic de fret international.
- **Un habitant de Loupian** : demande à la Région LR une réflexion globale pour la mixité.

LIGNE ACTUELLE

- **Adjoint à l'urbanisme de Poussan** : demande s'il est possible d'utiliser les anciens rails pour créer une liaison Poussan – Sète.
- **Un habitant** : alerte sur le risque de submersion marine de la ligne existante.
- **Un habitant de Loupian** : dénonce des lignes actuelles abandonnées.
- **Un habitant** : demande quel est l'avenir de la ligne Béziers – Clermont Ferrand.

CONCERTATION

- **Poussan Autrement** : demande comment sont associés les élus locaux à la concertation et demande quel est le format de la réunion : concertation ? information ?
- **Una habitante** : demande à quelle réunion sera présenté le tracé au niveau de Gigean.
- **Un habitant de Poussan** : demande si le logiciel 3D sera disponible sur le site internet.
- **Un habitante** : Demande quels documents sont mis à la disposition du public.

5. SYNTHÈSE DES 10 RÉUNIONS PUBLIQUES

SYNTHÈSE DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE SALSSES-LE-CHÂTEAU

Réunion publique de Salses-le-Chateau	
Date et lieu	Mardi 28 avril 2015 – Salle des Fêtes – Salses-le-Château
Communes concernées	Opoul, Salses-le-Château, Espira de l'Agly, Rivesaltes, Peyrestortes, Baixas
Tribune	Hermeline Malherbe (Présidente CD66), Jean-Claude Gayssot (VP Europe Région LR), Edouard Parant (SNCF Réseau).
Participation	<p>150 présents pour 150 places assises – 26 questions / remarques du public</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forte représentation de l'association PMCV (environ 50 personnes) • Nombreux riverains du tracé proposé : Peyrestortes, Opouls, Rivesaltes et Espira de l'Agly. • Présence des maires de Salses-le-Château et Peyrestortes. • Présence du Président de la Cave coopérative Arnaud de Villeneuve. • Présence de 5 associations : PMCV, Energie TGV, Club Perspectives et Réalités, Association de défense des intérêts des habitants de Toulouges, Coordination Régionale Inter-associative.
Durée	4h15
Objectifs	<p>La LNMP, pourquoi ? (présentation du projet et de son opportunité) + échanges</p> <p>La LNMP, comment ? (présentation du tracé proposé) + échanges</p>
Questions et remarques du public	<p>PROJET</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les élus en tribune : soutien au projet de LNMP. • Club Perspectives et Réalités : demande d'information sur le subventionnement européen. • PMCV : demande de réorientation des subventions du CD66, du projet vers les foyers modestes et demande de prise en compte approfondie des riverains plutôt que d'accélération du projet. • Journaliste Petit Catalan : demande sur d'éventuels projets connexes d'installation de champs d'éoliennes ou photovoltaïques à proximité du projet. <p>TRACE / IMPACTS</p> <ul style="list-style-type: none"> • 8 habitants de Peyrestortes, Opouls, Rivesaltes et Espira de l'Agly: demandes de précision sur le positionnement du tracé vis-à-vis d'habitations. • 2 habitants de Peyrestortes et Rivesaltes : demandes concernant les protections phoniques. • Un habitant de Rivesaltes et Association de défense des intérêts des habitants de Toulouges : demandes liées aux indemnités. • Un habitant d'Espira de l'Agly et journaliste Petit Catalan : demandes sur les mesures prise en matière hydraulique. • Président de la Cave coopérative Arnaud de Villeneuve : demande de rétablissement des accès aux parcelles agricoles. • Association de défense des intérêts des habitants de Toulouges : demande de précision sur le profil en long de la ligne à la croisée de la ligne actuelle. • Maire de Peyrestortes : demande de précision quant au rejet du tracé alternatif. • Association de défense des intérêts des habitants de Toulouges : demande de déviation du fret au Sud de Perpignan. <p>MIXITE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coordination Régionale Interassociative : demande de ligne mixte en continu pour répondre au risque de submersion de la ligne existante. • Maire de Peyrestortes : demande concernant les réelles perspectives du ferroutage. • Habitant d'Espira de l'Agly : demande concernant l'avenir de la plate forme logistique de Saint Charles. <p>LIGNE ACTUELLE</p> <ul style="list-style-type: none"> • PMCV : demande de modernisation de la voie actuelle le long de l'A9 et/ou de création d'une voie dédiée au fret international sur un aqueduc le long de l'A9.

6. REVUE DE PRESSE DETAILLÉE

L'INDÉPENDANT : 11 ARTICLES

- 10/04/15 : Édition Pyrénées-Orientales- Rubrique On en parle - Ferroviaire « Concertation sur la LGV Montpellier-Perpignan »
- 11/04/15 : Édition Pyrénées-Orientales - Encart presse annonçant les réunions publiques de Perpignan et Salses-le-Château
- 11/04/15 : Édition Pyrénées-Orientales « TGV : l'association Protection et maintien du cadre de vie appelle à se mobiliser » (également sur L'Indépendant.fr)
- 15/04/15 : « Le projet de ligne nouvelle sur la plaine du Roussillon dévoilé » (également sur L'Indépendant.fr)
- 15/04/15 : « L'agglomération de Perpignan tourne le dos à la LGV » (également sur L'Indépendant.fr)
- 17/04/15 : Édition Pyrénées-Orientales - Rubrique On en parle – TGV « Aliot et le cul-de-sac »
- 22/04/15 : Édition Pays d'Aude « La gare LGV du Narbonnais sera implantée à Montredon, mais où ? » sous article « Les deux sites proposés à Montredon » (également sur L'Indépendant.fr, Édition Narbonne)
- 24/04/15 : Édition Narbonne « la gare est sur de bons rails » (également sur L'Indépendant.fr)
- 25/04/15 : Édition Carcassonne et Euro région « LGV Montpellier-Perpignan : l'État donne des garanties » (également sur L'Indépendant.fr)
- 26/04/15 : Édition Littoral - Encart presse annonçant la réunion publique de Salses-le-Château
- 30/04/15 : Édition Salses-le-Château « La ligne grande vitesse en question » (également sur L'Indépendant.fr, Édition Perpignan)

L'INDÉPENDANT.FR : 18 ARTICLES

- 12/04/15 : « Le calendrier prend de la vitesse »
- 12/04/15 : Édition Perpignan « LGV : des réunions de consultation en avril »
- 14/04/2015 : « Ligne nouvelle : les TGV s'arrêteront toujours à Perpignan »
- 15/04/15 : Édition Perpignan « Les bénéfices d'une ligne nouvelle selon la SNCF »
- 15/04/15 : Édition Perpignan « Projet de nouvelle ligne »
- 16/04/15 : Édition Narbonne-Lézignan-Port La Nelle « En Corbières littorales, le tracé de la LGV se veut respectueux »
- 16/04/15 : Édition Narbonne-Lézignan-Port La Nelle « À Narbonne, il faudra choisir entre deux sites pour l'implantation de la gare nouvelle »
- 16/04/15 : Édition Narbonne-Lézignan-Port La Nelle « Concertation à Caves »
- 17/04/15 : Édition Narbonne-Lézignan-Port La Nelle « Quelques chiffres sur le tracé LGV »
- 17/04/15 : Édition Narbonne-Lézignan-Port La Nelle « Réunion publique sur la LGV »
- 18/04/15 : « Réunion publique sur la LGV : Moussant concerné ! »

- 22/04/15 : « Demain au Théâtre » (réunion dans l'Aude à Narbonne)
- 23/04/15 : Édition Narbonne-Lézignan-Port La Nelle « LGV-à 18h réunion au théâtre de Narbonne »
- 25/04/15 : « Nouvelle ligne ferroviaire- Réunion publique le 27 avril à Poussan »
- 28/04/15 : Édition Narbonne-Lézignan-Port La Nelle « Ligne grande vitesse : des réponses aux questions »
- 03/05/14 : Édition Narbonne-Lézignan-Port La Nelle « LGV : Un 'Monsieur financement' nommé »
- 03/05/14 : Édition Narbonne-Lézignan-Port La Nelle « Au sujet de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan »
- 05/05/15 : Édition Narbonne-Lézignan-Port La Nelle « Grands travaux ; du TGV à l'autoroute »

MIDI LIBRE : 12 ARTICLES

- 11/04/15 : Édition Montpellier - Encart presse annonçant les réunions publiques de Montpellier et Poussan
- 22/04/15 : Édition Narbonne « Quelle gare TGV pour Narbonne ? » (couverture)
- 24/04/15 : Éditions Région « LGV : «bonnes» nouvelles de la capitale » (également sur MidiLibre.fr)
- 24/04/15 : Édition Narbonne « Narbonne : 'otages' du pont face à la SNCF » (couverture) – article « Le pont de Carcassonne s'invite au débat de la LGV » (également sur MidiLibre.fr)
- 25/04/15 : Édition Béziers - Encart presse annonçant la réunion publique de Béziers
- 25/04/15 : Édition Narbonne « Débat animé sur le projet de ligne à grande vitesse » (également sur MidiLibre.fr)
- 26/04/15 : Édition Béziers « Pinet-La concertation sur la ligne Montpellier-Perpignan continue » (également sur MidiLibre.fr)
- 26/04/15 : Édition Narbonne « Débat autour de la gare TGV » (également sur MidiLibre.fr)
- 28/04/15 : Édition Narbonne-Rubrique Portel-des-Corbières « Ligne grande vitesse : des réponses aux questions »
- 29/04/15 : Édition Béziers « la future gare TGV au centre des débats » (également sur MidiLibre.fr)
- 29/04/15 : Édition Sète « Tracé de la LGV : des riverains très inquiets » (également sur MidiLibre.fr)
- 29/04/15 : Édition Béziers « LGV : les Biterrois conviés à une réunion publique, ce mercredi » (également sur MidiLibre.fr)

MIDI LIBRE.FR : 16 ARTICLES

- 10/04/15 : « Nouvelle ligne TGV : où seront les gares ? »
- 13/04/15 : Villeneuve-lès-Maguelone – Réunion publique sur la LGV demain
- 14/04/15 : Édition Narbonne « Début de concertation autour de la futur LGV »
- 15/04/15 : « Les bénéfices d'une ligne nouvelle selon la SNCF »
- 15/04/15 : « L'agglomération de Perpignan tourne le dos à la LGV »

- 16/04/15 : Édition Narbonne « LGV : première consultation audoise et premières inquiétudes exprimées »
- 17/04/15 : « Pinet – Réunion sur le futur tracé de la ligne SNCF nouvelle »
- 17/04/15 : Édition Narbonne « Réunion publique sur la LGV »
- 20/04/15 : Édition Béziers « La puce à l'oreille »
- 20/04/15 : « TGV : train de réactions politiques à Perpignan »
- 21/04/15 : « Rail ranimer la LGV binationale »
- 22/04/15 : « La voie ferrée attend les travaux...mais quand ? »
- 27/04/15 : « À suivre cette semaine : Aujourd'hui » (Annonce réunion publique à Poussan)
- 02/05/15 : Édition Béziers « Nouvelle ligne TGV : le maire de Mèze soutient les riverains »
- 04/05/15 : Édition Béziers « Un tracé TGV loin de faire l'unanimité des riverains »
- 04/05/15 : « Le tracé du TGV inquiète »

L'ACCENT DU SUD : 1 ARTICLE

- Mars 2015 : « Grandes lignes ferroviaires : un enjeu régional et européen »

HÉRAULT DU JOUR : 3 ARTICLES

- 16/04/15 : « Montpellier-Perpignan : le poids du fret en débat »
- 16/04/15 : « Ils sont d'accord sur toute la ligne »
- 16/04/15 : « Repères 150 »

LA LETTRE M : 5 ARTICLES

- 07/04/15 : Coté Montpellier « LNMP : 10 réunions publiques »
- 15/04/14 : Édition Midi-Pyrénées « LGV Bordeaux-Toulouse : Hollande devrait signer la DUP (Fnaut) »
- 15/04/15 : Édition Languedoc-Roussillon « SNCF Réseau propose son tracé pour la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan »
- 21/04/15 : Rubrique Hérault « La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan »
- 28/04/15 : Édition Aude « Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ; un 'Monsieur financement' nommé par l'État »

LA DÉPÊCHE DU MIDI : 4 ARTICLES

- 07/04/15 : « Ligne Montpellier-Perpignan : la concertation démarre » (également sur laDépêche.fr)
- 22/04/15 : Édition Aude « En bref »

- 28/04/15 : Édition Aude « Réunion de concertation pour présenter la future LGV »
- 29/04/15 : Édition Aude « Gare LGV : l'option privilégiée est le pont des Charettes » (également sur laDépêche.fr)

LA SEMAINE : 2 ARTICLES

- 16/04/15 : « Avenir »
- 16/04/15 : « Concertation houleuse »

FRANCE3-REGIONS.FRANCETVINFO.FR : 1 ARTICLE

- 14/04/15 : Rubrique Languedoc-Roussillon « LGC Montpellier-Perpignan : lancement des réunions de concertation »

TOUT MONTPELLIER.FR : 1 ARTICLE

- 14/04/15 : « Réunion publique pour la nouvelle ligne Perpignan-Montpellier »

LE PETIT JOURNAL : 1 ARTICLE

- 01/05/15 : Édition Hérault « La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan suscite bien des inquiétudes »

LA CLAU.FR : 1 ARTICLE

- 24/04/15 : « Bruxelles au secours du TGV Perpignan-Montpellier »

LA RÉGION.FR : 1 ARTICLE

- 01/04/15 : « Réunions publiques Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan »

MÉDIATERRANÉE.FR : 1 ARTICLE

- 25/04/15 : « Damien Alary se réjouit du soutien renforcé de l'État sur la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan ! »

RADIOS :

- Grand Sud FM 18h du 27/04/15
- France Bleu Hérault 7h du 30/04/15
- France Bleu Hérault 8h du 30/04/15

SNCF Réseau
Languedoc-Roussillon
185 rue Léon Blum, 34043 Montpellier cedex - Tél. : 04 99 52 21 70
contact@lalignenouvelle.com - www.lalignenouvelle.com

